** Année 1950. — N° 60 C. R. Le Numéro : 5 francs. Samedi 22 Juillet 1950. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 500 fr. ; ÉTRANGER : 1.400 fr.
(Compte chèque postal: 9063 13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 60e SEANCE

Séance du Vendredi 21 Juillet 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Congé.

3. — Dépôt d'une proposition de résolution.

4. — Dépôt d'un rapport.

5. — Développement des crédits de fonctionnement du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1950. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances; Dutoit, Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Passage à la discussion de l'article unique.

Amendement de M. Denvers. — MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement de M. Dutoit — MM. le rapporteur, Dutoit, Demusois, Bertaud, le ministre. — Rejet.

Amendement de Mme Marie-Hélène Cardot. — Mme Marie-Hélène Cardot, M. le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Chazette. — MM. Chazette, le ministre, Dronne, Armengaud, Demusois. — Adoption.

Amendement de M. Pellenc. — MM. Pellenc, le ministre, Boisrond. — Adoption au scrutin public.

Sur l'article: MM. Demusois, Bolifraud, Dronne, Aubert.

Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.

6. — Transmission de projets de loi.

7. — Transmission d'une proposition de loi.

8. — Développement des crédits de fonctionnement des services de l'aviation civile et commerciale pour 1950. — Discussion d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances; le président, Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Lucien de Gracia, au nom de la commission des moyens de communication; Chaintron.

Passage à la discussion de l'article unique.

Amendements de M. Meric et de M. Jules Pouget. — Discussion commune: MM. Meric, le ministre, le rapporteur, François Dumas. — Retrait.

Amendement de M. Chaintron. — MM. Chaintron, le ministre. — Rejet.

MM. Chaintron, le ministre, le rapporteur.

Amendement de M. Lucien de Gracia. — MM. Lucien de Gracia, le ministre, René-Emile Dubois, président de la commission des moyens de communication; Méric, Symphor. — Retrait.

Amendement de M. René-Emile Dubois. — MM. René-Emile Dubois, le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Méric. — MM. Méric, le ministre. — Scrutin public nécessitant un pointage.

9. — Transport des pèlerins de l'Union française se rendant à la Mecque. — Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

Discussion générale: M. Bertaud rapporteur de la commission des moyens de communication.

Passage à la discussion des articles.

Adoption des articles 1er et 2 et de l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

10. — Demande de discussion immédiate d'un avis sur une proposition de loi.

11. — Règlement de l'ordre du jour.

M. Alex Roubert, président de la commission des finances.

12. — Développement des crédits de fonctionnement des services de l'aviation civile et commerciale pour 1950. — Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi.

Rejet au scrutin public, après pointage, de l'amendement de M. Méric.

Sur l'article: M. Chaintron.

Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.

13. — Dépôt de rapports.

PRESIDENCE DE M. RENE COTY,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

CONGE

M. le président. M. Henri Lafleur demande un congé.

Conformément à l'article 40 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Il n'y a pas d'opposition?

Le congé est accordé.

— 3 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Radius une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à étendre aux personnels civils et militaires de l'Etat ainsi qu'aux personnels des collectivités locales les avantages des prestations familiales spéciales accordées par les caisses départementales des allocations familiales aux salariés du secteur privé en faveur des enfants partant en vacances.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 523, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la famille, de la population et de la santé publique. (*Assentiment.*)

— 4 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Bertaud un rapport fait au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, sur la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, tendant à prévoir les moyens de transport suffisants et à prendre toutes dispositions utiles d'urgence, pour permettre aux musulmans d'Afrique du Nord, d'Afrique occidentale française, d'Afrique équatoriale française, de Madagascar, des Comores, de la Réunion et de la Côte française des Somalis, de se rendre annuellement en pèlerinage à la Mecque (n° 516, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 522 et distribué.

— 5 —

DEVELOPPEMENT DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME POUR 1950.

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (travaux publics, transports et tourisme: I. — Service des travaux publics, des transports et du tourisme). (N°s 404 et 496, année 1950.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil, trois décrets nommant en qualité de commissaires du Gouvernement pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

M. Septembre, chef de cabinet du ministre.

M. Partrat, chef de cabinet du ministre.

M. Marbot, contrôleur d'Etat.

M. Dorges, secrétaire général aux travaux publics.

M. Bernard Renaud, directeur du personnel.

M. Besnard, chef de service, adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports.

M. Peltier, directeur des ports maritimes et des voies navigables.

M. Rumpler, directeur des routes.

M. Ingrand, commissaire général au tourisme.

M. Larrieu, chef de bureau au commissariat général au tourisme.

M. le général Hurault, directeur de l'institut géographique national.

M. Hederer, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.

M. Wetzel, directeur adjoint de la navigation et des transports aériens.

M. Cazes, directeur des bases aériennes.

M. Guillerand, chef de service à l'administration générale.

M. Trochon, inspecteur général de la météorologie nationale.

M. Cornu, chargé du service de l'aviation légère et sportive.

M. Yrissou, directeur du cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Terrin, directeur des pêches maritimes.

M. Roubinet, sous-directeur de l'établissement national des invalides de la marine.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Albert Lamarque, *rapporteur de la commission des finances.* Mes chers collègues, le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter concerne un budget s'élevant à la somme de 107.400 millions de francs. A cette hauteur, il est exactement le double du budget de l'an passé.

Je dois donner tout de suite une explication au sujet de cette enflure démesurée. Ce budget représente, dans une proportion de 60 p. 100, les subventions qui sont destinées à combler les déficits des exploitations ferroviaires, et la S. N. C. F. s'inscrit à ce titre pour un total supérieur à 58 milliards.

En ce qui concerne le personnel, je dirai que c'est un des budgets qui ont subi la plus forte compression. Sur un total de 70.000 agents divers, on a supprimé, au cours de l'année 1949, 741 unités et dans des conditions telles que l'on peut dire que ces suppressions d'emplois ont payé, en réalité, le reclassement qui a été attribué au personnel, ce qui doit faire plaisir à ceux qui sont partisans de la formule: moins de fonctionnaires et mieux payés.

En ce qui concerne le matériel, le crédit s'élève à un total de 22.400 millions, avec une diminution de 2.200 millions sur le budget de 1949. On pourrait se féliciter de cette réduction si elle ne s'appliquait presque exclusivemeent au crédit des routes. Le crédit des routes qui, l'an passé, s'élevait à 17 milliards, est tombé cette année à 15.100 millions. Je dirai, pour marquer l'insuffisance de ce crédit, que, s'il fallait effectuer aujourd'hui un volume de travaux égal à celui d'avant la guerre, il faudrait non pas 15 milliards, mais 25 milliards.

Sans doute, quand nous nous promenons à travers nos départements, nous pouvons trouver que nos routes sont belles, mais ce n'est qu'une apparence et nous devons remercier le service des ponts et chaussées de son ingéniosité et de son intelligence, quand il nous donne cette illusion. On peut, considérant exactement le problème, dire qu'il s'agit d'une chemise propre et convenable sur un corps en réalité souffreteux et malade.

Nos routes, dans leur état actuel, s'usent et se déprécient graduellement dans leur fond, dans leur substance, et d'ailleurs cet état s'aggrave avec le développement du trafic automobile en général et le développement de la circulation des poids lourds en particulier.

Si nous pouvions penser que les crédits d'investissements viennent apporter un dédommagement à cette insuffisance, nous nous tiendrions pour satisfaits. Or, en réalité, 15 milliards de travaux sont abandonnés, donc autant de routes qui s'émiettent et qui pourrissent sous la pluie et sous le soleil de France.

On parle très souvent des industries de base, des industries-clés et le plan Monnet leur a fait un sort en leur octroyant des crédits considérables. Mais la route ne constitue-t-elle pas un élément essentiel de la vitalité et de la prospérité françaises, car la route est incontestablement liée au développement de notre tourisme, ce tourisme qui est devenu la principale source de recettes, celle qui nous a amené l'an passé 2.800.000 visiteurs avec sa contre-partie en dollars de 78 milliards. Et c'est là notre source de recettes la plus importante et qui, en réalité, nous coûte le moins cher.

Au surplus, les observations que je viens de faire au sujet de la route pourraient être appliquées dans les mêmes conditions à nos ports maritimes et à nos voies de navigation intérieure. Ces ports maritimes ont été la partie du patrimoine français la plus ravagée et, actuellement, ils ne sont reconstruits que dans une proportion de 60 p. 100, avec cette anomalie que la flotte marchande a été à peu près reconstituée dans son tonnage d'avant-guerre. Nous nous trouvons ainsi devant cette désharmonie fâcheuse: une flotte reconstituée et des installations portuaires insuffisantes.

Je souligne d'ailleurs qu'il y a en Europe des ports qui étaient dans une situation à peu près analogue à ceux de la

France, tels les ports de Rotterdam et de Naples, et qui se trouvent maintenant entièrement reconstitués et modernisés. C'est évidemment là un exemple que nous pourrions prendre sur l'étranger.

En ce qui concerne nos voies intérieures de navigation, les crédits d'entretien sont insuffisants pour conserver à sa valeur actuelle le patrimoine national. Quant aux crédits de réparation, alors qu'il faudrait, d'après l'estimation de techniciens, 16 milliards pour opérer entièrement les réfections consécutives aux dommages de guerre, en réalité, on inscrit 500 millions; c'est dire par conséquent qu'avec cette dotation ridicule, il faudra 30 ans pour permetre à nos réseaux fluviaux de reprendre un aspect convenable et à la mesure du rôle que notre pays peut attendre d'eux.

On pourrait s'étonner évidemment que le rapporteur de la commission des finances trouve les crédits insuffisants, alors que son rôle, d'une façon générale, est d'essayer de comprimer les crédits, de les réduire, de pourchasser les abus et les excès. Mais je viens d'indiquer que les routes, les ponts et les voies de navigation intérieures sont des éléments essentiels de la vitalité et de la prospérité françaises.

Le rapporteur de la commission des finances peut donc penser qu'il y a des économies qui coûtent cher, et qu'on a le droit de morigéner l'Etat dans les mêmes conditions où l'on a le droit de morigéner le propriétaire d'un bien qu'il laisse dépérir sans lui apporter les soins indispensables et qui s'aperçoit, au bout d'un certain nombre d'années, que les frais rendus nécessaires pour réparer les délabrements sont beaucoup plus importants que ceux qu'il aurait fallu engager pour l'entretien courant.

Une autre observation est relative aux conditions dans lesquelles nous discutons notre budget: au début de l'année, quand on nous présente la loi de finances, nous discutons sur de grandes catégories de recettes et nous nous excitons les uns et les autres pour essayer d'aboutir à des abattements massifs. Mais quand il s'agit de traduire ces abattements massifs à l'intérieur de nos budgets particuliers, nous nous apercevons que les dépenses de personnel sont incompressibles ou à peu près, que les dépenses de fonctionnement et de frais généraux le sont dans les mêmes conditions. Il ne reste que les crédits de travaux, qui représentent dans doute des chiffres assez considérables — comme dans le budget que j'expose devant l'Assemblée — mais qui deviennent de véritables cibles et les victimes de l'opération que l'on a ainsi engagée.

En ce qui concerne les subventions, j'indiquais tout à l'heure l'enflure démesurée de notre budget et la physionomie déformée qui en résulte. On peut retenir, en effet, par exemple, que le budget des travaux publics a besoin d'une quarantaine de milliards pour assurer son fonctionnement et que 62 milliards sont destinés à faire face au déficit des exploitations ferroviaires. Nous inscrivons de ce fait deux milliards pour la régie autonome des transports parisiens, en vertu d'une loi qui nous fait cette obligation et qui prévoit que l'Etat et les collectivités intéressées doivent combler le déficit à proportion de 15 p. 100 des recettes, lorsque ce déficit provient des tarifs, notamment tarifs réduits que l'on a concédés à certaines catégories.

D'ailleurs, les deux milliards de l'Etat et les deux milliards des collectivités publiques ne combleront pas entièrement le déficit, qui s'élève en réalité à 7.200 millions. Mais la régie autonome a envisagé une augmentation des tarifs, qui sera contrecarrée par les augmentations qu'elle a dû consentir au personnel. Le Gouvernement a nommé une commission chargée de réaliser des économies. Nous reverrons, par conséquent, la question quand la commission aura déposé son rapport.

En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, nous avons là deux blocs de subventions. Une première subvention de 8.646 millions, est destinée, en vertu de la convention de 1937, à compenser les pertes de recettes enregistrées par la Société nationale des chemins de fer français du fait de la concession de tarifs réduits ou d'avantages à certaines catégories de voyageurs. Le dernier en date de ces avantages vise d'ailleurs les « économiquement faibles » qui sont inscrits pour 250 millions, et c'est ainsi l'Etat qui paye, évidemment, la générosité et les bonnes actions de son Parlement. (*Applaudissements à gauche.*)

L'autre subvention accordée à la société nationale s'élève à 50 milliards; ce poids énorme qui s'appesanti sur nos budgets, correspond au déficit proprement dit de la société. Cependant, lorsqu'on nous a présenté la loi de finances au début de l'année, on nous a bien prévenus que ce déficit ne s'élevait pas seulement à 50 milliards, mais à 84 milliards.

Par conséquent, 34 milliards ont été laissés de côté, pour lesquels on a prévu que l'élimination pourrait s'opérer, à concurrence de 10 milliards par des économies et, pour une autre part, par des augmentations de tarifs.

Je ne sais pas ce que cela peut avoir donné aujourd'hui. Là aussi on peut répéter l'observation que je faisais à l'instant en ce qui concerne la régie autonome des transports parisiens, à savoir que, si l'on a augmenté les tarifs dans une période de l'année, on a augmenté également les traitements des cheminots. De ce côté, le problème n'est pas résolu, sinon dans des conditions telles que la mesure envisagée risque d'être sans effet.

Du reste les 84 milliards de déficit, d'après les renseignements que nous possédons, sont maintenant dépassés. On parle de 100 milliards et même d'un chiffre supérieur. En effet, la situation est excessivement grave; elle prend un caractère de véritable désastre financier pour la S. N. C. F. Le Parlement sera appelé à prendre des mesures extrêmement importantes, car il faut résoudre un problème se chiffrant par 200 milliards cette année et peut-être 200 milliards l'année prochaine. Il n'est pas possible vraiment de rester dans une semblable situation. Le Gouvernement lui-même, par la constitution de la commission Touté a prévu que ce problème devait être envisagé et l'hémorragie financière jugulée. Lorsque j'ai lu les débats qui se sont déroulés à l'Assemblée nationale, j'ai vu que votre prédécesseur, monsieur le ministre, avait déclaré que le dépôt de ce rapport — qui doit être entre les mains du Gouvrnement — donnerait l'occasion au Parlement d'entreprendre un grand débat sur la S. N. C. F.

C'est, d'ailleurs, le point que nous avons retenu quand nous avons abordé ce sujet à la commission des finances et nous sommes d'accord, les uns et les autres, pour ne pas entamer cette discussion à l'occasion de ce budgt pour attendre, monsieur le ministre, que vous-même posiez dans des termes qui devront être formels les moyens que vous donnerez au Parlement pour essayer de résorber, sinon d'une façon définitive, du moins dans une large mesure, le déficit actuel de la S. N. C. F.

Telles sont, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais vous présenter au sujet de ce budget des travaux publics.

Parlerai-je du tourisme ? Je laisserai à des voix plus autorisées et plus qualifiées que la mienne le soin de le faire et surtout de parler de ce qu'on peut appeler le tourisme de luxe qui fréquente les villes d'eaux, les casinos et les plages à la mode.

Je voudrais simplement dire un mot du tourisme populaire, pratiqué en particulier par les jeunes sous la forme du camping et qui prend un essor de plus en plus considérable. Je dirai qu'en raison même de cet essor nous devons demander que le camping soit organisé et discipliné par l'institution, au sein des sociétés, de responsabilités particulières. Je lisais, voici quelques jours, dans un journal, une phrase où, en parlant du camping, l'auteur signalait qu'il prenait un air de vagabondage. Nous voulons apporter un démenti à une affirmation de cette nature et nous voulons surtout que ce soit les intéressés eux-mêmes qui le fassent par leur organisation, leur sérieux et leur bonne tenue générale.

Autre forme de camping populaire sur laquelle je voudrais également m'appesantir pour terminer, c'est le tourisme qui s'applique aux familles et aux travailleurs, à tous ceux qui ont des moyens ou des ressources modestes, ceux qui ne sont pas tentés par le tapage des casinos ou des festivals et qui, en réalité, recherchent la tranquillité, la quiétude et le repos.

Ce tourisme s'inscrit dans ce joli mot « les Logis de France », et il peut permettre à toutes nos provinces françaises, dans leurs particularités, dans leur beauté naturelle, d'y participer.

L'hôtel prend alors l'aspect d'une entreprise familiale ou artisanale, avec le souci du confort et de l'hygiène, des tarifs modestes, de l'accueil cordial. L'accueil cordial, c'est incontestablement une formule qui a, à l'heure présente, une grande vogue et une réussite extraordinaire au Canada. Elle mérite d'être développée en France; d'ailleurs déjà des associations départementales se sont constituées. Sous la rubrique générale des « Logis de France », nous aurons les logis du Cantal, de la Manche, du Var. Ces associations départementales pourront recevoir des subsides, des secours des assemblées départementales notamment, comme nous l'avons fait dans le département du Var, pour permettre précisément à ces « Logis de France » de se constituer normalement et de fonctionner exactement dans les mêmes conditions.

Voilà ce que je voulais dire. Nous avons intérêt, les uns et les autres, à favoriser le tourisme de toutes les façons et sous toutes ses formes, car c'est la source principale de la richesse française, la première de nos industries, celle qui rapporte le plus et coûte le moins.

Pour mieux souligner ce point, j'indique que l'organisation officielle du tourisme ne compte que 82 personnes et qu'elle ne coûte en tout et pour tout, en personnel et en matériel, que 30 millions au budget des travaux publics.

C'est dans ces conditions, mes chers collègues, que je vous ai présenté les traits essentiels de ce budget. Je vous demande maintenant de le discuter et de l'approuver, en vous remerciant tous de m'avoir écouté avec tant de bienveillance. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, dans le cadre de la discussion de ce budget, je voudrais présenter quelques observations sur le rapport de la commission des finances et en particulier sur la partie qui a trait à la S. N. C. F.

Après avoir souligné l'insuffisance des crédits pour la voirie nationale et pour la reconstruction de nos ports, le rapport, à mon avis, tend à faire croire que cette insuffisance de crédits est due, en partie, au déficit de la S. N. C. F.

Il y est dit que le présent budget enregistre plus de 60 milliards de francs pour la couverture des déficits des divers réseaux ferrés. Or, comme vient d'ailleurs de l'indiquer M. le rapporteur, la simple lecture des chiffres indique que ce n'est pas tout à fait exact. Au chapitre 5140, 8.395.998.000 francs, ne constituent que de simples remboursements de certaines réductions de tarifs voyageurs accordées par le Parlement. D'autre part, il est indiqué, à la page 10, que le mouvement des économies à la S. N. C. F. va se trouver contrecarré par les augmentations de salaires consenties à l'ensemble des personnels en vertu de décisions récentes, ceci pour laisser croire que le problème des salaires aurait reçu une solution favorable, alors qu'il n'en est rien. Le déficit de la S. N. C. F. a toujours servi de prétexte au Gouvernement pour refuser le rajustement des traitements et salaires. A mon avis, on ne peut continuer à opposer la situation difficile de la S. N. C. F., qui se trouve déficitaire, aux revendications des travailleurs du rail.

Le déficit est dû à la mauvaise gestion du Gouvernement et de la direction de la S. N. C. F. ainsi qu'à la politique d'étouffement économique de notre pays. M. Pellenc disait, devant notre Assemblée, le 30 mai dernier, qu'une crise effroyable affecte actuellement le textile, la chaussure ainsi que d'autres branches de notre industrie. Il suffit de relire certains passages de cet exposé pour comprendre que, dans notre pays, le chômage grandit de jour en jour et que la crise des transports n'est pas due au manque d'harmonisation mais à la politique suivie par le Gouvernement.

On ne peut pas dépenser des centaines de milliards pour la guerre et donner satisfaction aux légitimes revendications des travailleurs, et l'on cite trop souvent les charges du personnel pour expliquer le déficit de la S. N. C. F.

La commission des finances n'a pas failli à cette façon de voir. A la page 9 du rapport, on indique que les augmentations de salaire aggravent le déficit, mais il n'y a pas un mot sur le déficit énorme qui existe dans le budget familial des cheminots. Alors que les prix sont, par rapport à 1938, multipliés par 20 et même par 30, les salaires ne le sont que par 10 ou par 12 dans les meilleurs cas.

Permettez-moi, à ce sujet, de m'étonner des paroles prononcées par M. le ministre des transports au cours de la séance du 7 juin à l'Assemblée nationale. Répondant à une intervention de M. Babier, M. le ministre des transports disait:

« En ce qui concerne le salaire des cheminots, l'échelle n° 1 à Paris correspond, en traitement et primes, à un salaire total de 13.623 francs, plus, disait-il, 9.677 francs, soit 23.300 francs. »

Je me demande comment et par quelle opération M. le ministre des transports a pu trouver qu'un agent à l'échelle 1 recevait un traitement de 23.300 francs.

M. Antoine Pinay, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Dutoit. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Antoine Pinay, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Vous me permettrez de vous dire que le chiffre de 23.000 francs que vous avez cité résulte d'une erreur d'impression au *Journal officiel* et que le chiffre effectivement indiqué par M. Chastellain, alors ministre des travaux publics, est de 14.600 francs.

Par conséquent, sur ce point, nous sommes d'accord par avance.

M. Dutoit. Nous sommes d'accord, monsieur le ministre. J'ai moi-même été étonné de voir ce chiffre. J'ai été cheminot; il n'y a pas longtemps que j'ai quitté le métier et je connais bien le salaire qui est attribué à mes anciens camarades de travail.

Le problème des salaires reste entier. La dernière augmentation qui vient d'être attribuée aux cheminots n'est qu'une prime donnée pour les six premiers mois de l'année. Elle est de 7.200 francs pour Paris et de 5.100 francs pour les petites localités. Rien, d'ailleurs, n'est prévu pour le second semestre de l'année. Nous sommes donc encore loin de compte.

Au lieu des 18.000 francs correspondant aux 3.000 francs par mois demandés, le Gouvernement a accordé 7.200 francs à Paris et 5.100 francs dans les petites localités. Telles sont les dernières mesures arrêtées par le Gouvernement et la direction de la Société nationale des chemins de fer français, le Gouvernement ne discutant plus les salaires avec les organisations ouvrières. Par décret paru au *Journal officiel* du 16 juin, l'on écarte délibérément les organisations syndicales de la discussion sur les salaires. Le décret du 7 juin présente, à notre avis, un caractère fasciste. Il dit, en son article 2:

« Le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français fixe la rémunération du personnel, et notamment les échelles de traitements et salaires de ce personnel, avec l'agrément du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du ministre des finances et des affaires économiques. »

Lorsque, par 500 voix contre 0, l'Assemblée nationale a voté, le 11 février 1950, la loi relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits du travail, d'aucuns espéraient voir fonctionner, rapidement les commissions et régler le problème important des salaires. Aujourd'hui, nous sommes en présence d'un décret dont le contenu rétrograde ne le cède en rien à ceux que prenait le gouvernement de Vichy, sous l'occupation.

C'est le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français qui fixe les salaires des cheminots, avec l'agrément du Gouvernement; les organisations syndicales n'auront pas à participer aux discussions sur les salaires et le conseil d'administration ne fera que ratifier ce que lui proposeront les ministres. Comment pourrait-il en être autrement avec un conseil d'administration composé de dix fonctionnaires de l'Etat, de cinq représentants des anciens réseaux et de trois représentants du personnel, dont un des cadres responsables d'organisations inexistantes, ainsi que l'ont démontré les cheminots à l'occasion des élections qui se sont succédé depuis plus de six mois.

On fait croire aux cheminots que les 3.000 francs étaient acquis à partir du 1er janvier de cette année et que nous allions pouvoir en discuter au sein d'une véritable commission de conventions collectives. C'était chose acquise, pouvait-on lire dans certains journaux.

En réalité le problème des salaires reste entier et vous n'avez comme perspective pour la classe ouvrière que le chômage et les bas salaires. Soyez persuadés que l'ensemble des travailleurs des transports veulent une autre politique, une politique de paix qui pourra, par la diminution des charges de guerre, leur assurer du travail et du pain. Ils trouvent qu'ils n'ont rien à attendre de vous et ils s'uniront de plus en plus dans les comités d'action solides à la base, pour obtenir, ainsi que la loi le prévoit, une véritable commission des conventions collectives où ils auront des représentants syndicaux conformes à leurs inspirations et non des représentants d'organisations squelettiques qui ne recueillent même pas 10 p. 100 des suffrages des cheminots.

Je voudrais également faire une autre observation qui a trait à l'équipement de nos lignes secondaires en autorails S. N. C. F. L'arrêt que l'on constate dans la construction de ces autorails entraîne déjà des licenciements parmi le personnel des usines travaillant pour la S. N. C. F.

Je voudrais ici attirer l'attention de M. le ministre des transports sur la situation de la société nouvelle des ateliers de Venissieux qui travaille à la réparation et la construction du matériel roulant destiné à la S. N. C. F. Cette entreprise, dont l'activité a été considérablement réduite en 1949 par suite des programmes de la S. N. C. F., groupe actuellement un effectif de 950 ouvriers, employés, techniciens et ingénieurs.

Elle a actuellement en commande la construction d'autorails légers F. N. C. pour lignes et relations secondaires. Les appels d'offre pour cette affaire ont été lancés en août 1949 par la S. N. C. F. Le projet de marché a été établi entre la S. N. C. F. et cette entreprise sur les prix de fournitures de 24 autorails F. N. C., série A, 6 autorails F. N. C., série D, 4 remorques F. N. C., série D. Les 6 autorails et les 4 remorques série D ont fait l'objet d'un marché spécial distinct entre la S. N. A. V. et la S. N. C. F. L'accord sur ce projet de marché a été réalisé début 1950, et les crédits ont été votés sur l'exercice 1950.

Or ce marché attend toujours l'approbation du ministre des transports. Cette situation va entraîner dans l'immédiat le licenciement de 200 ouvriers et employés de cette entreprise.

Le comité d'entreprise de cet établissement, après une démarche faite auprès de M. le ministre des transports, s'est adressé aux membres de cette Assemblée qui sont déjà intervenus dans cet ordre d'idées. Il rappelle dans cette lettre les engagements pris devant le Conseil de la République par M. Pineau au cours de la séance du 7 juin 1949 à la suite des interventions de MM. les sénateurs Demusois, Dronne, Lamarque, Dutoit, Morel, Pernot, Boivin-Champeaux et Bertaud. Je pense que M. le ministre voudra bien tenir les promesses de son prédécesseur et permettre à cette entreprise d'éviter le chômage et toutes ses conséquences.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?...

M. Dutoit. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Les marchés, dont vous parlez, sont en effet en instance de signature. Jusqu'à présent, cette signature a été retardée en raison du blocage de 800 millions par la commission des investissements. Nous intervenons auprès de cette commission pour obtenir ce déblocage et nous sommes en conversation avec les dirigeants de ces entreprises, afin d'éviter toute interruption dans l'exécution des travaux.

M. Dutoit. Je vous remercie, monsieur le ministre. Je voulais vous signaler la situation très grave de cette entreprise. Il y a menace, pour le mois de juillet, de licencier plus de 200 ouvriers.

Je voudrais faire une dernière observation qui a trait au chapitre 5140. Nous avons, sur ce chapitre, déposé un amendement qui tend à rétablir le crédit primitivement fixé à 250 millions.

La commission des finances a cru devoir diminuer ce crédit de 50 millions. En demandant le rétablissement du crédit initial, nous voulons donner à notre amendement une valeur indicative. Si le Conseil le vote, il se prononcera en faveur de l'élévation de 30 à 50 p. 100 du taux de réduction à appliquer au tarif des billets dits « de congé payé ». Plusieurs raisons viennent à l'appui de notre proposition.

Les travailleurs qui, pour la plupart, vivent dans des courettes sans air et sans lumière, — en particulier, je connais les villes de notre département du Nord: Lille, Roubaix, Tourcoing où nos camarades vivent et où ils respirent l'air de produits chimiques et qui, pour la plupart, ont des salaires de 12.000, 14.000 et 15.000 francs par mois — ne pourront pas, cette année, partir en vacances. Les prix élevés des tarifs ferroviaires sont un des obstacles à ce départ.

Je pense, en outre, que la Société nationale des chemins de fer français à intérêt à faire circuler des trains à leur pleine capacité de transport. C'est pourquoi nous vous demanderons de bien vouloir nous suivre sur l'amendement que nous présenterons tout à l'heure et pour lequel nous déposerons une demande de scrutin public. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Il est ouvert au ministre des travaux publics, transports et tourisme, au titre des dépenses de fonctionnement des services civils de l'exercice 1950 (I. — Services des travaux publics, des transports et du tourisme), des crédits s'élevant à la somme totale de 104 milliards 731.232.000 francs et répartis par service et par chapitre conformément à l'état annexé à la présente loi. »

Ce texte est réservé jusqu'au vote de l'état annexé.

Je donne lecture de cet état:

Travaux publics, transports et tourisme.

I. — SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

4e partie. — Personnel.

« Chap. 1000. — Traitements du ministre et du personnel titulaire de l'administration centrale, 116.618.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1.000.

(*Ce chapitre est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1010. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités, 26 millions 934.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1020. — Traitements du personnel des cadres complémentaires de l'administration centrale, 1.221.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1030. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 4.646.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1040. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 12.727.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1050. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 9.512.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1060. — Ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 318.465.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1070. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat. — Traitements et indemnités, 709 millions 359.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1080. — Adjoints techniques des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 260.423.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1090. — Commis des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 89.126.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1100. — Agents de bureaux des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 36.838.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1110. — Agents des cadres complémentaires du service des ponts et chaussées. — Traitements, 182 millions 54.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1120. — Service des ponts et chaussées. — Rémunération des employés contractuels de bureau, 93.263.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1130. — Service des ponts et chaussées. — Rémunération du personnel contractuel, 36.423.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1140. — Service des ponts et chaussées. — Salaires du personnel auxiliaire, 609.371.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1150. — Personnel non spécialisé du contrôle des transports. — Traitements et indemnités, 20.635.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1160. — Personnel spécialisé du contrôle des transports. — Traitements et indemnités, 86.380.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1170. — Organismes centraux de transports. — Dépenses de personnel. » — (Mémoire.)

« Chap. 1180. — Primes de rendement des fonctionnaires des ponts et chaussées, 140.593.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1190. — Officiers et surveillants de ports du service maritime. — Traitements, salaires et indemnités, 55 millions 221.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1200. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Traitements et salaires, 55.757.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1210. — Personnel des phares et balises. — Traitements et salaires, 119.692.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1220. — Personnel de la navigation intérieure. — Traitements et salaires, 420.407.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1230. — Ouvriers titulaires des services des travaux publics des départements d'outre-mer. — Traitements et indemnités, 50.560.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1240. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées. — Salaires et indemnités, 910 millions 823.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1250. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Salaires, 9.180.296.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1260. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Indemnités, 313.710.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1270. — Frais spéciaux d'assurances des ouvriers des services des ponts et chaussées en Alsace et en Lorraine, 8 millions 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1280. — Bonifications des pensions des agents bénéficiaires de régimes particuliers de retraite, 850.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1290. — Musée permanent des travaux publics. — Dépenses de personnel, 493.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1300. — Personnel spécial de l'école nationale des ponts et chaussées. — Traitements et salaires, 7.935.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1310. — Personnel spécial de l'école nationale des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses, 4.921.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1320. — Personnel spécial du laboratoire central des ponts et chaussées. — Traitements, salaires et indemnités, 16.871.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1330. — Commissariat général au tourisme. — Traitements et indemnités du personnel titulaire, 17.367.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1340. — Commissariat général au tourisme. — Salaires et indemnités du personnel auxiliaire, 5.610.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1350. — Institut géographique national. — Traitements du personnel titulaire, 370.252.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1360. — Institut géographique national. — Rémunération du personnel contractuel, 3.569.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1370. — Institut géographique national. — Traitements du personnel des cadres complémentaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 1380. — Institut géographique national. — Salaires du personnel auxiliaire, 13.068.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1390. — Institut géographique national. — Salaires du personnel ouvrier, 255.508.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1400. — Institut géographique national. — Allocations et indemnités diverses, 3.632.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1410. — Dépenses de personnel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers, 171 millions 308.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1420. — Indemnités de résidence, 1.423.046.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1430. — Supplément familial de traitement, 280 millions 750.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1440. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée et de disponibilité, expertises médicales et dépenses occasionnées par les comités médicaux, 21 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1450. — Indemnités des personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 54.701.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 2.435.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3010. — Matériel de l'administration centrale, 20 millions 865.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3020. — Personnel du service des ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 352.519.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3030. — Personnel du contrôle des transports. — Remboursement de frais, 10.384.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3040. — Officiers de port du service maritime. — Remboursement de frais, 4.643.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3050. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Remboursement de frais, 2.379.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3060. — Personnel des phares et balises. — Remboursement de frais, 5.199.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3070. — Personnel de la navigation intérieure. — Remboursement de frais, 44.608.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3080. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 448 millions 658.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3090. — Services des ponts et chaussées. — Matériel et frais de fonctionnement, 159 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3100. — Organismes centraux de transports. — Matériel. » — (Mémoire.)

« Chap. 3110. — Dépenses de fonctionnement des comités techniques départementaux des transports. » — (Mémoire.)

« Chap. 3120. — Commissariat général au tourisme. — Remboursement de frais, 1.237.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3130. — Commissariat général au tourisme. — Matériel et frais de fonctionnement, 4.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3140. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 73 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3150. — Institut géographique national. — Matériel et frais de fonctionnement, 229 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3160. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Matériel, 4 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3170. — Laboratoire central des ponts et chaussées. — Matériel, 7.936.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3180. — Musée permanent des travaux publics. — Matériel, 1.350.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3190. — Dépenses de matériel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers, 31.913.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3200. — Frais de changement de résidence, 6.711.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3210. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence, 58.331.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3220. — Loyers et indemnités de réquisition, 12.879.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3230. — Impressions et publications du ministère. — Administration centrale et services extérieurs, 55 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3240. — Remboursements à l'imprimerie des journaux officiels, 904.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3250. — Frais de correspondance télégraphique et téléphonique, 110 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3260. — Acquisition de véhicules automobiles, 16 millions 250.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3270. — Entretien et fonctionnement des véhicules automobiles, 91.855.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3280. — Congrès et missions à l'étranger, 3.757.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3290. — Entretien des immeubles destinés aux services des ponts et chaussées, 6.656.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3300. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 15.130.498.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3310. — Entretien des routes du domaine de Chambord, 4.560.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3320. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires, 2.589.945.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3330. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires, 1.645.863.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3340. — Phares, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires, 391.233.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 1, travaux publics), M. Denvers propose de réduire ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 391.232.000 francs.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. M. Denvers a dû s'absenter. Il me prie de vous dire son étonnement, sa stupéfaction de savoir qu'il se trouve à Dunkerque, et sans usage, des bateaux-feux dont la reconstruction a coûté au Trésor public des centaines de milliers de francs.

Ces instruments de protection, indispensables notamment dans la mer du Nord, souvent brumeuse et comportant des passages difficiles, se trouvent sans emploi depuis bientôt un an. Quelques dizaines de milliers de francs à peine, 15.000 francs environ par an, et ces bateaux pourraient être exploités pour la plus grande sécurité de nos navires et de leurs équipages.

M. Denvers signale à M. le ministre cette situation qui ne peut durer et qui risque de coûter cher aux usagers de la mer.

La commission accepte l'amendement de M. Denvers, qui s'incorpore d'ailleurs dans les observations générales que j'ai présentées tout à l'heure quant à l'insuffisance des crédits dont est doté le budget des travaux publics.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Il est exact qu'il y a à Dunkerque deux bateaux qui n'ont pu être utilisés faute de crédits d'entretien.

Cela prouve une fois de plus que les plaintes et les protestations émises dans les assemblées contre l'insuffisance des crédits accordés au ministère des travaux publics sont fondées. On a obtenu des crédits d'investissement qui ont permis la construction de ces bateaux, mais, quand il s'est agi de s'en servir, l'insuffisance des crédits d'entretien, qui ont encore été diminués cette année de 6 p. 100, nous a mis dans l'impossibilité de les utiliser.

Les services du ministère des travaux publics s'efforcent, pour l'année 1951, par des propositions et rapports qui tiennent compte des observations présentées par M. Denvers, d'obtenir les crédits nécessaires en vue de la mise en service des bateaux qui ont fait l'objet de sa protestation.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement de M. Denvers, accepté par la commission et auquel le Gouvernement ne s'oppose pas ?...

Je le mets aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Le crédit du chapitre 3340 se trouve donc ramené à 3.991.232.000 francs.

« Chap. 3350. — Fonctionnement et réparations ordinaires des établissements de signalisation maritime des territoires d'outre-mer, 91.180.000 francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations familiales, 3.530.200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4010. — Allocations de logement, 30 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4020. — Primes d'aménagement et de déménagement, 6 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4030. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale, 59.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4040. — Œuvres sociales, 67.303.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

a) Subventions.

« Chap. 5000. — Subventions diverses, 56.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5010. — Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, 5.973.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5020. — Subvention au service des examens de permis de conduire, 84 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5030. — Subvention pour le fonctionnement des postes de secours sur route, 279.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5040. — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris, 222.499.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5050. — Subvention pour le fonctionnement des organismes de tourisme, 695 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5060. — Subvention à la Société française de navigation danubienne, 10.825.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5070. — Subventions aux ports autonomes, 200 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5080. — Participation de l'Etat aux dépenses du personnel de la voirie départementale de la Seine, 78.831.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5090. — Insuffisance d'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général, 95 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5100. — Insuffisance du produit de l'exploitation des chemins de fer placés sous séquestre ou frappés de déchéance et des chemins de fer d'intérêt général exploités en régie, 325.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5110. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

b) Charges économiques:

« Chap. 5120. — Exploitation réglementée des voies navigables et prime compensatrice sur les frets, 526 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5130. — Subvention exceptionnelle à la régie autonome des transports parisiens (loi n° 48-506 du 21 mars 1948), 1.999.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5140. — Indemnité à la Société nationale des chemins de fer français destinée à compenser certaines réductions de tarifs voyageurs, 8.395.998.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 2), M. Dutoit et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de rétablir le crédit voté par l'Assemblée nationale et de porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 8.445.999.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. J'ai défendu mon amendement à l'occasion de mon intervention dans la discussion générale. Je rappelle que j'ai demandé un scrutin public à son sujet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. L'amendement de M. Dutoit tend à augmenter le bénéfice des intéressés et, par conséquent, à augmenter également la subvention qui serait due en l'espèce à la Société nationale des chemins de fer français.

Nous n'avons pas le crédit et, par conséquent, je ne peux qu'opposer l'article 47 du règlement.

M. Dutoit. Je demande la parole.

M. le président. Monsieur Dutoit, je peux vous donner la parole pour un rappel au règlement, mais pas sur le fond, la commission des finances déclarant que l'amendement n'est pas recevable.

M. Dutoit. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Dans l'amendement que j'ai déposé, il n'est pas question d'augmentation de crédits, mais simplement de rétablir le crédit qui vous était proposé par le Gouvernement et l'Assemblée nationale.

C'est un rétablissement de crédits que j'ai proposé; je n'ai pas demandé une augmentation de crédits mais de rétablir les 50 millions.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Tout à l'heure, dans son exposé à moins que je ne me sois trompé, M. Dutoit demandait un bénéfice de réduction de tarif plus important, c'est-à-dire que les tarifs, au lieu d'être des tarifs de congé payé, qui sont de 30 p. 100 à l'heure actuelle, seraient des tarifs de 50 p. 100.

Si la question est présentée de cette façon, elle entraîne une augmentation de la subvention de l'Etat à la Société nationale des chemins de fer français et je suis, par conséquent, dans l'obligation de demander l'application de l'article 47.

D'autre part, la commission des finances a fait sur ce chapitre une réduction de 50 millions.

Est-ce le rétablissement de ce crédit que demande M. Dutoit ?

M. Dutoit. Exactement !

M. le rapporteur. Je demande le maintien de la décision prise par la commission des finances qui, ayant eu l'occasion d'examiner ce cas particulier, a compris qu'elle ne portait pas atteinte aux droits des intéressés. Il est bien certain que les économiquement faibles peuvent actuellement jouir des droits qui leur ont été concédés par la loi. Seulement, nous avons trouvé excessif le chiffre de 250 millions de francs. Nous avons tenu compte, d'autre part, du fait que les cartes des ayants droit, pour cette année, ne sont pas encore distribuées.

Je me permets d'indiquer que je me suis livré à une enquête personnelle afin de savoir quel était le nombre des économiquement faibles ayant demandé le bénéfice des voyages. Les intéressés se trouvent dans des conditions telles qu'on ne peut pas imaginer qu'à un certain moment, parce qu'on leur a donné droit à un voyage par an, ils se soient précipités avec frénésie sur les chemins de fer.

J'ai fait une enquête particulière à la gare que j'ai l'occasion de fréquenter, la gare de Toulon. J'ai demandé au chef de gare combien d'économiquement faibles, pendant la période du 1er janvier au 30 juin, avaient demandé le bénéfice de leurs droits. Le chef de gare m'a répondu: un seul.

C'est la raison pour laquelle nous avons estimé, à la commission des finances qu'à tout le moins pour cette année nous pouvions opérer la réduction de 50 millions de francs. Je demande donc à l'assemblée de maintenir la décision de la commission des finances.

M. Demusois. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Demusois.

M. Demusois. Tout d'abord, je veux faire une observation. Lorsque nous avons demandé à l'assemblée d'accorder aux économiquement faibles des voyages gratuits, on nous a fait observer que cela conduirait à des dépenses excessives et on n'a pas voulu admettre qu'au tarif où ces voyages étaient consentis il serait difficile aux économiquement faibles de pouvoir en user.

Je prends note au passage de la déclaration de M. le rapporteur qui, à la suite d'une enquête personnelle, nous fait connaître qu'il n'y a pas eu emballement — et cela se comprend — de la part des économiquement faibles pour user d'un droit qui leur a été accordé, en raison du caractère et du coût particulier de ce droit.

D'autre part, mon ami Dutoit a eu soin d'indiquer que le rétablissement de crédit demandé a une valeur indicative, à savoir: mettre le Gouvernement en demeure de prendre des dispositions pour que les congés payés se déroulent dans de meilleures conditions matérielles, et notre collègue a lui-même marqué quelles devaient être ces conditions.

Sous cette forme indicative, l'amendement est donc parfaitement recevable, et nous demandons au Conseil de le voter, étant entendu que, par ce vote, il précisera qu'il entend voir améliorer les conditions de transport pour les congés payés, du point de vue des tarifs.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mesdames, messieurs, le rapporteur de la commission des finances a signalé que, six mois s'étant déjà écoulés, il lui paraissait possible d'opérer sur les crédits prévus pour les voyages des économiquement faibles, un abattement. Il est bien évident que, tous les économiquement faibles ayant droit à un voyage par an, ils ont encore la possibilité, puisque nous sommes dans la bonne saison, de bénéficier, dans la totalité, de leurs droits. Par conséquent, la nécessité de rétablir ce crédit s'impose. Je demande donc le rétablissement du crédit, non pas pour les mêmes raisons que celles exposées par MM. Dutoit et Demusois, mais parce qu'il est nécessaire de permettre aux économiquement faibles de bénéficier des avantages que leur a donnés le Parlement et non pas pour envisager des modifications de tarifs en leur faveur.

M. le président. Monsieur le rapporteur, la commission maintient-elle sa position ?

M. le rapporteur. J'avoue que je ne suis pas convaincu, et je le regrette, par les paroles de M. le ministre.

M. Bertaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bertaud.

M. Bertaud. Permettez-moi de poser une question. Est-ce que le crédit de 250 millions proposé par le Gouvernement et accepté par l'Assemblée nationale, implique que cette somme sera versée intégralement à la S. N. C. F., ou est-ce que, sur ce crédit, seront seulement prélevées les sommes correspondant exactement à la valeur des voyages effectués gratuitement par les économiquement faibles ?

Dans le premier cas, il est évident qu'en raison des explications fournies, on peut admettre comme justifiée la position prise par la commission des finances qui considère comme nécessaire d'opérer un abattement sur le crédit proposé.

Mais, dans le second cas, si la S. N. C. F. n'est remboursée que des voyages effectués réellement par les économiquement faibles, nous pouvons tout aussi bien prévoir un milliard, ou deux milliards, ou trois milliards, puisqu'en définitive il ne sortira pas un sou de plus des caisses de l'Etat qu'il n'en est sorti des caisses de la S. N. C. F. L'intérêt de cette discussion réside seulement dans la réponse qui sera faite à ces questions, c'est pourquoi je désirerais que M. le ministre me précisât si, réellement, il ne sera versé à la S. N. C. F. que des sommes correspondant aux voyages effectués gratuitement par des économiquement faibles.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. La loyauté avec laquelle j'ai l'habitude de répondre aux questions qui me sont posées m'oblige à dire à M. Bertaud que les 250 millions représentent une somme forfaitaire et qu'il ne s'agit pas d'un décompte exactement chiffré. Cependant, j'étais bien obligé de dire à M. Lamarque que l'argument qu'il invoque, à savoir que nous nous trouvons au milieu de l'année, d'où nécessité d'amputation, n'était pas exact car il reste aux économiquement faibles la moitié de l'année

pour effectuer leur voyage. Il faut que ceux qui ont droit au voyage puissent le faire dans la moitié de l'année de leur choix. Nous nous trouvons dans la période des congés payés et les économiquement faibles doivent pouvoir bénéficier des avantages que leur a donnés le Gouvernement.

Répondant à M. Bertaud, je précise qu'il n'y a pas de décompte exact établi avec la S. N. C. F. et que les 250 millions représentent une somme forfaitaire.

M. Bertaud. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre. Permettez-moi d'ajouter une précision. La S. N. C. F. avait demandé une somme de 600 millions. Les services du ministère ont déjà discuté avec la S. N. C. F. pour obtenir la réduction à 250 millions.

M. Demusois. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. Demusois.

M. Demusois. Je ne veux pas chicaner M. le ministre, d'autant plus que nous demandons le rétablissement des 50 millions. Nous comprenons parfaitement, puisque aussi bien les économiquement faibles peuvent user de leur droit de voyage à n'importe quel moment de l'année, que le crédit prévu à cet effet doit être maintenu; mais, étant donné les conditions de tarifs actuellement appliquées, il en résulte que les bénéficiaires des congés payés ne peuvent pas en user comme ils le désireraient. En effet, ce n'est pas avec une réduction limitée à 30 p. 100 seulement qu'ils devraient pouvoir voyager, mais avec 50 p. 100 de diminution. Or, à côté de ce que j'appellerai le sens pratique que vous venez de donner au rétablissement des 50 millions, je vous demande d'accepter aussi cette indication que vous faisait mon ami M. Dutoit, à savoir que la réduction pour les congés payés ne doit pas être fixée à 30 p. 100, mais à 50 p. 100.

Je précise que cette manière de faire n'affectera nullement le bilan de la S. N. C. F., au contraire, car la S. N. C. F. ne réalisera une bonne opération commerciale, précisément, que dans la mesure où elle aura de nombreux voyageurs. Ce ne sont pas, en effet, les grosses sommes qui en cette matière sont intéressantes, mais l'accumulation des petites sommes qui représentent pour les chemins de fer des gains substantiels.

C'est pourquoi je voudrais que vous soyez d'accord avec nous, monsieur le ministre, pour revoir cette question des tarifs en ce qui concerne les congés payés, afin de donner satisfaction aux légitimes aspirations des bénéficiaires de ces congés.

Il n'y a donc pas tellement heurt, mais simplement un côté pratique, celui que vous demandez et sur lequel nous sommes prêts à vous donner satisfaction, et ensuite un côté indicatif, auquel, je pense, il n'est pas possible que l'on puisse systématiquement s'opposer.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mesdames, messieurs, je tiens à dire à M. Demusois qu'il n'est pas possible de prendre un engagement aussi formel sans l'avoir chiffré. La période des congés est entamée Un certain nombre de personnes en congé sont déjà parties et ont payé à un tarif déterminé, avec une réduction de 30 p. 100.

Je dis simplement à M. Demusois que, en ce qui me concerne, je ne suis pas hostile à la question, et je lui promets de l'étudier avec le désir de lui apporter une amélioration.

M. Demusois. Je vous remercie, monsieur le ministre. Après ces déclarations, nous retirons notre demande de scrutin public.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Dutoit qui, je le rappelle, tend à rétablir le crédit voté par l'Assemblée nationale.

(*Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Conseil de la République, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.*)

M. le président. Je mets donc aux voix le chapitre 5140 au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 5140 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 5150. — Application éventuelle de l'article 35 de la loi n° 50-135 du 31 janvier 1950, 49.999.995.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 3), Mme Marie-Hélène Cardot propose de réduire ce crédit de 100.000 francs et de le ramener en conséquence à 49.999.895.000 francs.

La parole est à Mme Marie-Hélène Cardot.

Mme Marie-Hélène Cardot. Monsieur le ministre, si mon amendement tend à réduire de 100.000 francs le crédit de ce chapitre 5150, vous comprendrez que je ne désire pas une réduction, mais seulement le droit de provoquer vos explications en attirant votre bienveillante attention sur la situation critique des industriels et de 25.000 ouvriers se trouvant à la veille d'un chômage complet dans une des régions de mon département des Ardennes. Ils appartiennent à une industrie métallurgique spécifiquement orientée depuis de bien longues années vers la satisfaction des besoins de la S. N. C. F., dont le manque de commandes a des conséquences économiques et sociales qui n'ont pu vous échapper.

Les industriels ardennais fournisseurs de la S. N. C. F., n'ont reçu du service central des approvisionnements de cette société, depuis le début de l'année, que 10 à 20 p. 100 des commandes qui leur étaient passées il y a un an. Cette réduction est infiniment supérieure à la baisse du trafic et des besoins d'entretien. Les services de commandes de la S. N. C. F. ne font aucun mystère des causes de cette réduction. Les commandes qui, l'an dernier, étaient passées à l'industrie privée, sont maintenant exécutées dans les ateliers de la S. N. C. F. dont ce n'est pas le métier. Et ce sont les ouvriers du secteur privé qui sont voués au licenciement pour permettre à la S. N. C. F. de conserver son personnel.

A l'époque où tout le monde prône la productivité, il resterait à vérifier que la même production effectuée dans les ateliers de la S. N. C. F. coûte moins cher à l'économie nationale que si elle est faite dans les secteurs privés.

Je demande instamment que la preuve en soit apportée et j'ai sous les yeux le rapport très étudié et très complet (n° 315) de M. Armengaud, qui donne toutes les preuves que la S. N. C. F. a des charges sociales de 83 p. 100, alors que, pour les entreprises privées, le pourcentage se chiffre de 42 à 50 p. 100.

L'horaire de nos industries ardennaises, qui dépassait 44 heures il y a un an, atteint péniblement 40 heures aujourd'hui avec un effectif très réduit, et des temps de travail plus courts sont de plus en plus fréquemment signalés. Il est donc fâcheux et d'une équité sociale discutable que, pendant le même temps, on maintienne un horaire de 48 heures dans les ateliers de la S. N. C. F. dont 8 heures supplémentaires au tarif majoré, et qui sont en outre payées grâce à la subvention de 100 milliards qui couvre le déficit, c'est-à-dire aux frais du contribuable.

Je sais que la solution du problème que j'expose est délicate à trouver, puisqu'il il y a un personnel de la S.N.C.F. à utiliser; mais il y a une solution qui doit être immédiate, c'est celle qui vise à assurer le plein emploi des ouvriers occupés dans les usines travaillant pour les besoins de la S. N. C. F. et, par suite, à répartir plus équitablement les commandes.

Lors de la discussion du budget des investissements, la commission de la production industrielle a fait voter un amendement défendu par M. Longchambon (article 1er *bis* nouveau de ce projet de loi), qui limite l'activité des entreprises nationales, dont la S. N. C. F., dans le cadre strict de leur objet fondamental, afin de rendre au secteur privé son activité normale.

J'espère que vous voudrez bien, monsieur le ministre, vous y intéresser dans l'immédiat et que vous effectuerez dorénavant un partage équitable des commandes. La question est extrêmement urgente. J'insiste vivement, car nous sommes à la veille de l'hiver, du chômage, avec son cortège de misères.

Il faut créer une commission qui sera composée de représentants de la Société nationale des chemins de fer français et de ses fournisseurs, afin que cesse le plus tôt possible l'angoisse qui règne dans les Ardennes, par suite de ces anomalies.

Monsieur le ministre, je vous demande de vouloir bien nous dire ce que vous pensez faire pour remédier à cette situation qui s'aggrave de jour en jour. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je tiens d'abord à dire à Mme Cardot que ses préoccupations sont les mêmes que les miennes, puisque je représente un département dans lequel se trouvent des usines spécialisées pour la réparation du matériel des chemins de fer. Les mesures de compression ont même été prises dans cette région avant de l'être dans le département des Ardennes.

Il faut, tout de même, reconnaître qu'il y a un problème nouveau dont il convient de tenir compte. Au lendemain de la guerre, à la Libération, la Société nationale des chemins de fer français s'est trouvée devant un matériel très abîmé par les bombardements et qui n'avait pas été entretenu, et il a fallu procéder à des réparations extrêmement rapides et à des fabrications importantes de matériel neuf.

Tous les fabricants de matériel de chemins de fer et les réparateurs ont offert leurs services à la Société nationale des chemins de fer français avec d'autant plus d'empressement qu'ils se trouvaient à court de commandes, et la plupart de ces entreprises ont augmenté et développé leurs moyens de production.

Le temps a passé, le parc de la Société nationale des chemins de fer français s'est reconstitué, et nous nous trouvons aujourd'hui devant un matériel d'autant plus important que, la technique de leur utilisation s'étant améliorée, la Société nationale des chemins de fer français a besoin, pour le même trafic, de

200.000 wagons de moins qu'avant 1939; bien qu'elle en possède 100.000 de moins qu'à cette époque, il en reste encore une centaine de mille immobilisés.

Il est donc difficile, au moment où tout le monde se plaint du déficit de cette société, de passer des commandes d'entretien pour un matériel qui n'a pas besoin de réparations et également de commander du matériel, alors que le trafic a considérablement baissé et que l'évolution des transports pose un problème d'organisation qui n'est pas discutable.

Mais le problème social qui est posé par la réduction de l'activité de ces entreprises et par la forme de certaines n'a pas échappé au Gouvernement. Je peux dire à Mme Cardot et à l'Assemblée que j'ai passé la matinée de mardi avec les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français et mes directeurs pour étudier cette question. Je suis venu tout à l'heure, à trois heures, après avoir quitté les mêmes personnes avec lesquelles nous avons travaillé depuis ce matin pour rechercher les moyens d'assurer l'activité de ces entreprises et leur permettre de se reconvertir. Car c'est leurrer l'Assemblée que laisser croire que ces établissement spécialisés dans la fabrication ou la réparation du matériel de chemin de fer vont continuer à avoir des commandes de la même importance que celles qui leur ont été passées depuis la libération.

Ces entreprises devront s'adapter aux besoins considérablement réduits du moment, mais nous nous proposons de demander le déblocage de sommes dont on ne peut pas disposer actuellement pour commencer certains travaux qui étaient prévus pour le début de l'année prochaine.

Je signale à Mme Cardot, pour calmer ses inquiétudes, que le nombre d'heures pour la réparation et la construction de wagons, au cours du deuxième trimestre 1950, est plus élevé qu'avant la guerre. On passe actuellement des commandes qui représentent un nombre d'heures bien plus élevé qu'auparavant. La réduction d'activité que vous signalez n'est donc valable que par rapport à la période exceptionnelle qui a suivi la libération.

Croyez d'ailleurs que l'attention du Gouvernement est en éveil sur ce point. Le ministre du travail et moi-même étudions cette question de très près et je vous promets de m'y intéresser d'autant plus que les préfets nous tiennent en haleine. Je vous répète que je connais personnellement ce problème et qu'il se pose dans ma région avec une acuité plus grande encore, étant donné que je me trouve en présence d'usines complètement fermées, c'est-à-dire sans aucune perspective d'amélioration.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

Mme Marie-Hélène Cardot. Je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Je demande la parole.

M. le président. Je ne puis vous la donner maintenant, l'amendement ayant été retiré.

M. Dutoit. Monsieur le président, j'avais moi-même demandé la parole bien avant que l'amendement ne soit retiré.

M. le président. Je répète que l'amendement n'a pas été maintenu. La discussion est donc close sur ce point, et je ne puis pas non plus vous donner la parole.

Par voie d'amendement (n° 4), M. Chazette et les membres du groupe socialiste proposent également de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs et de le ramener, en conséquence, à 49.999.994.000 francs.

La parole est à M. Chazette.

M. Chazette. Mes chers collègues, mon amendement a pour but d'amener le Gouvernement à préciser sa position à l'égard des lignes secondaires de la Société nationale des chemins de fer français.

Nous comprenons parfaitement la nécessité de laisser à cette société d'économie mixte la latitude nécessaire pour assurer une exploitation saine, mais nous nous apercevons qu'il se produit des modifications très importantes, des bouleversements de tarifs, des suppressions de gares et d'arrêts d'express.

Ce bouleversement des communications dans le rayon d'un département, par exemple, exerce des effets sensibles, et nous craignons que les mandataires des populations, conseillers généraux ou autres, qui sont tenus à l'écart lorsque ces décisions sont prises, se trouvent tout à coup devant le fait accompli.

Telle est la raison pour laquelle nous tenons à connaître si M. le ministre trouve très normal que les mandataires des populations intéressées ne soient pas tenus au courant de la politique suivie par la Société nationale des chemins de fer français, tout au moins dans ses grandes lignes

La même chose s'est déjà produite en ce qui concerne l'électricité. On nous avait indiqué que les municipalités et les conseils généraux seraient consultés au sujet du nouveau réseau d'électricité.

Pendant un an nous avons attendu, et puis, un jour, on a fait des lignes dans toute la France, au mieux des intérêts normaux de cette société, qui fonctionne d'ailleurs très bien, et les conseils généraux et les conseils municipaux se sont trouvés devant le fait accompli. Nous n'avons pu que nous incliner, mais nous n'avons pas été en mesure de donner un avis. Je ne fais pas ces observations pour mon département où tout va bien dans l'ensemble du problème de l'électricité.

Il n'en est pas moins vrai que nous n'avons jamais été consultés et que nous nous apercevons qu'en matière de chemins de fer il se produit des modifications qui sont telles qu'il va y avoir un bouleversement extraordinaire, et nous n'aurons rien à dire, sinon à nous incliner.

Les assemblées départementales ne veulent pas être dépossédées de leurs prérogatives et mises dans l'impossibilité de faire entendre leur voix. Elles persistent à penser que leur avis a tout de même une certaine importance et qu'une collaboration serait souhaitable en pareil cas.

Ma deuxième question est relative au maintien ou à la remise en service des lignes secondaires. Au mois de mai, une commission qui avait été nommée par décret avait proposé la réorganisation de la S. N. C. F. Nous comprenons parfaitement qu'un grand service comme celui-là doit essayer de remettre de l'ordre dans son organisation.

On a donc envisagé deux parties dans les lignes: 24.000 kilomètres de grandes artères qu'on ne toucherait pas et qu'au contraire on aurait intérêt à améliorer pour les rendre parfaitement utilisables, et 16.905 kilomètres dont 10.000 pourraient être supprimés immédiatement, attendu qu'un certain nombre a déjà été supprimé.

La commission prévoit, pour ce réseau secondaire, 200 à 300 autorails supplémentaires pour assurer le transport des voyageurs. Nous posons donc la question, car nous avons eu l'engagement de divers ministres concernant des essais sur des lignes restant ouvertes au transport marchandises. Les préoccupations des ministres, qui rejoignaient d'ailleurs celles du Parlement, consistaient à utiliser ce qui existe, qui a coûté assez cher et qui peut être encore le moins coûteux.

On nous a répondu que nous manquions d'autorails.

Diverses propositions ont été faites, parmi lesquelles je relève la proposition de résolution n° 9169 de l'Assemblée nationale, en date du 14 mars 1950. Elle invite le Gouvernement à déposer avant le 1er mai 1950 un programme de construction de matériel ferroviaire réparti sur quatre années, devant notamment porter sur la construction d'autorails et de voitures métalliques et à autoriser la S. N. C. F. à passer, à partir du 1er juin 1950, les commandes correspondantes à effectuer en 1951.

Nous trouvons encore une proposition de résolution invitant le Gouvernement à présenter, avant le 1er juillet 1950, un programme de fabrication d'autorails en grande série, afin de doter nos lignes secondaires de voitures métalliques présentant le maximum de confort et de sécurité, et à accorder à la S. N. C. F. les crédits nécessaires correspondant à l'exécution de ce plan.

Vous nous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que vous alliez disposer de fonds que vous êtes en train de faire débloquer. Nous sommes très heureux de cette déclaration. Mais nous voudrions savoir si vous vous maintenez sur la position de vos prédécesseurs — et je pense que c'est la position que vous avez eue jusqu'ici — de fournir aux lignes du 2e secteur la possibilité de faire leurs essais.

L'année dernière, notre collègue M. Héline a posé la question d'une manière précise. Il a demandé à M. le ministre s'il était en mesure de tenter un essai sur une ligne de son département où fonctionnait un service de marchandises. Le ministre de l'époque a donné son accord. Seulement, par la suite, nous avons su que l'on manquait d'autorails; vous allez maintenant pouvoir en faire construire. Est-ce que vous allez tenter un essai pour les lignes qui sont bénéficiaires du trafic marchandise que vous ne pourrez certainement pas supprimer ou très difficilement ?

Mais pour cela, monsieur le ministre, il faut faire très attention. Vous nous avez dit tout à l'heure que vous n'aviez pas de crédits suffisants pour construire du matériel et que vous alliez faire débloquer ces crédits. Mais, pendant ce temps, sur certaines portions des lignes secondaires, on supprime déjà le trafic de marchandises et nous risquons, si nous n'allons pas assez vite, de nous trouver devant la suppression pure et simple de ces lignes. A ce moment, il n'y aurait plus lieu de faire d'essai.

Des gares extrêmement importantes au point de vue du trafic des marchandises vous empêcheront, quoi que vous vouliez, de supprimer des lignes. Il faut par conséquent faire cet essai, et je vous demande si, oui ou non, vous voulez loyalement essayer d'utiliser les lignes qu'on ne peut abandonner en raison de ce trafic de marchandises. Voulez-vous essayer, par des moyens modernes, de les utiliser pour les voyageurs et, par conséquent, d'envisager leur équipement ?

Sinon, il faudra délibérément adopter la proposition de la commission et supprimer d'un trait de plume 10.000 kilomètres de lignes

C'est pourquoi, monsieur le ministré, je vous demande de nous indiquer ce que vous en pensez. Nous réservons, bien entendu, notre opinion. Nous ne méconnaissons pas les données nouvelles du problème des transports. Ce que nous cherchons, c'est à utiliser, au mieux des intérêts de la nation, toutes les ressources existantes.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je suis obligé de dire que les chiffres qui ont été avancés quant au nombre de kilomètres de lignes que, dit-on, le Gouvernement se propose de fermer, ne sont pas des chiffres fantaisistes. Ce qui est fantaisiste, c'est d'affirmer qu'une décision aurait été prise à leur sujet.

Jusqu'à présent, les renseignements ou les suggestions donnés par la commission Toutée n'ont fait l'objet d'aucune délibération définitive du Gouvernement et aucune décision n'a été prise à ce sujet. Que M. Chazette se rassure. Aucune décision importante ne sera prise sans que le Gouvernement vienne devant le Parlement.

Mon prédécesseur, loyalement, a assuré devant les assemblées parlementaires qu'à la rentrée, lorsque les propositions qui ont été faites auront été étudiées, lorsqu'elles auront fait l'objet de rapports par les commissions constituées à cet effet et auxquelles participeront les dirigeants et techniciens de la S. N. C. F., les dirigeants des services publics et les spécialistes auxquels il aura été fait appel, le Gouvernement viendra devant le Parlement et lui demandera d'approuver ou de rejeter. Mais rassurez-vous, le Gouvernement ne décidera pas de suppressions de lignes sans y être autorisé par une loi.

D'autre part, vous m'avez demandé si le Gouvernement faisait le nécessaire pour améliorer les conditions d'exploitation des autorails. Les règles parlementaires, comme celles de la comptabilité publique, ne nous permettent pas de faire des plans sur plusieurs années. Les dépenses consacrées aux investissements sont annuelles et nous sommes obligés chaque année de passer des commandes en fonction des crédits qui nous sont octroyés. Or, pour cette année, vous le savez, la commission Toutée étant au travail, les crédits ont été bloqués et nous n'avons pas pu passer les commandes que nous avions l'intention de faire à l'industrie privée. Il était prévu de commander 64 autorails. Comme je le disais tout à l'heure dans ma réponse à M. Dutoit, nous nous préoccupons de faire débloquer des crédits, afin de donner à la S. N. C. F. les autorails dont elle a besoin et en même temps pour fournir du travail à l'industrie privée, répondant ainsi aux préoccupations de Mme Cardot.

Par conséquent, sur ce plan, je vous demande d'être patients et d'attendre que le Gouvernement vienne devant vous à la rentrée, après avoir fait les études nécessaires, afin d'être autorisé, après accord avec le Parlement, à appliquer les décisions qui auront été prises.

M le président. La parole est à M. Dronne, pour répondre au Gouvernement.

M. Dronne. Monsieur le ministre, permettez-moi de présenter deux observations.

La première vise les lignes dites secondaires. En ce qui concerne certaines d'entre elles, il ne serait certes pas question de les construire dans la conjoncture actuelle si elles n'existaient pas.

Mais ces lignes existent, elles constituent un capital qu'il serait, à mon sens, déraisonnable d'abandonner ou de laisser péricliter.

Il y a, je crois, monsieur le ministre, certaines solutions qui permettent de maintenir ces lignes en modifiant les méthodes d'exploitation un peu trop rigides de la S. N. C. F. Je vous citerai un exemple. Il y a dans mon département une petite ligne, la ligne Thorigné-Courtalain, ouverte seulement au trafic marchandises. On voit, tous les matins, partir du dépôt du Mans une locomotive haut-le-pied qui parcourt 25 kilomètres de ligne électrifiée pour aller tirer quelques wagons sur cette ligne secondaire. Ne serait-il pas plus commode et plus rationnel de remplacer cette locomotive par une loco-tracteur plus économique ?

Ensuite, cette suppression des lignes existantes, que vous projetez, croyez-vous qu'elle ne sera pas préjudiciable à l'ensemble du trafic des chemins de fer ? Il y a un proverbe qui dit que ce sont les petits ruisseaux qui font les grandes rivières. En supprimant le trafic de vos lignes secondaires, vous arriverez à réduire considérablement le trafic de vos lignes principales, car le trafic de ces petites lignes, qui sera pris par la route, ne sera pas amené aux gares principales, mais conduit directement par camions aux points de destination. (*Applaudissements.*)

Il y a une seconde observation que je voudrais formuler à propos du trafic des voyageurs sur ces petites lignes. Le trafic voyageurs est assuré sur certaines d'entre elles dans d'excellentes conditions par une formule nouvelle qui est l'autorail léger. Ce dernier est économique, rapide, commode, il donne satisfaction à tous les usagers sur toutes les lignes où il a été mis en service. Je pense que cette formule, qui se révèle heureuse à l'expérience, devrait être poursuivie.

L'an dernier, à une question que nous posions à votre prédécesseur, M. Pineau, alors ministre des travaux publics et des transports, nous avait répondu : « Je n'ai pas besoin de dire aux orateurs qui se sont faits au cours de ce débat les défenseurs de l'autorail léger que partout où il sera possible d'en mettre en service, nous le ferons ».

Nous avons eu une promesse qui, une fois de plus, n'a pas été tenue. Les commandes n'ont pas été passées. On a lancé des appels d'offres aux ateliers qui construisent ce type d'autorail, mais, depuis un an, les commandes fermes restent en attente. Il y a là un point très important, monsieur le ministre, sur lequel je tiens à attirer votre attention. On pourrait ainsi maintenir le trafic voyageur sur de nombreuses lignes secondaires, en donnant satisfaction aux utilisateurs, en permettant aussi à la S. N. C. F. de faire une bonne affaire commerciale. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Il n'est pas douteux que lorsqu'on veut formuler des critiques en choisissant des points précis, des faits précis, il est toujours facile d'impressionner. Avant vous-même et probablement après vous-même, il m'arrivera de faire des critiques du même genre.

Il n'est pas douteux qu'un problème nouveau est posé. Vous disiez tout à l'heure qu'il n'était pas possible d'envisager la suppression de certaines lignes secondaires sans tarir le volume du trafic réservé aux grandes lignes. Il n'est pas non plus possible de nier qu'une partie importante du trafic est dérivée sur le secteur routier. On a beau dire qu'il faut organiser et réorganiser, il y a un nouveau venu dans le domaine des transports, qui est le camion. Or, vous ne pouvez pas envisager de faire une réorganisation en maintenant tout ce qui existe.

Vous avez dit, tout à l'heure, mon cher collègue, une chose qui est vraie, à savoir que si l'on établissait maintenant des réseaux de chemin de fer, il y a des lignes qu'on ne construirait pas. C'est la condamnation même des lignes secondaires, ou alors l'obligation, si vous tenez à les conserver, de voter chaque année les crédits nécessaires pour combler le déficit.

Je suis moi-même porté à défendre le chemin de fer par mes fonctions, et je suis porté par ma profession à voir les insuffisances et les imperfections de l'exploitation des lignes de chemin de fer.

Le bon sens et le sens de la mesure m'amènent à considérer qu'il n'est pas possible de maintenir en 1950, alors qu'il y a un trafic très important assuré par les transports routiers, le fonctionnement de la S. N. C. F. dans les conditions où il a été organisé au moment où le trafic routier n'existait pas.

Vous me répondrez qu'il faut faire des transports légers, soit par autorails, soit par véhicules légers, et vous reprochez au Gouvernement de n'avoir pas tenu ses engagements. Je suis obligé de dire que, s'il ne les a pas tenus, ce n'est pas pour le plaisir de manquer à sa parole, c'est parce que les crédits sont insuffisants. Je vous signale qu'une quinzaine de ces véhicules légers sont en service. Par conséquent, les engagements sont tenus dans la mesure du possible. Je vous assure que si vous nous donnez les crédits nécessaires, le désir que nous avons d'assurer une grande activité aux entreprises qui les construisent et de donner satisfaction à ceux qui seraient désireux de voir ces véhicules légers remplacer les trains, pourrait être satisfait. Je crois qu'il n'est pas possible de nous demander que l'on réorganise sans réorganiser, tout en réorganisant. Le fonctionnement actuel de la S. N. C. F. appelle une modification profonde. Il ne suffit pas simplement de supprimer certains trains et de les remplacer par des trains plus légers.

Je suis président du conseil général de mon département et je suis conseiller général depuis fort longtemps. Nous avons dans notre département des chemins de fer départementaux sur lesquels tous les essais ont été faits. Nous avons installé des autorails, le déficit a été pratiquement le même ou, s'il était un peu moindre, les populations ne se sont pas déclarées satisfaites. Nous avons supprimé ces véhicules légers et nous les avons remplacés par des autocars. Nous venons de prendre la décision d'affermer, car le déficit allait en augmentant et nous nous trouvions dans l'impossibilité d'assurer, en sauvegardant l'équilibre de notre budget, ces services qui étaient les nôtres.

L'exploitation des transports pose donc des problèmes qui se révèlent chaque année plus insolubles que précédemment parce que les conditions de cette exploitation se sont modifiées.

M. Dutoit parlait tout à l'heure de l'exagération des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français. Il est exact qu'au début de l'année, lorsque le tarif voyageurs a été augmenté, on a eu l'impression d'arriver à un certain équilibre. Depuis lors, le tarif a diminué de 10 p. 100 et l'augmentation de recettes ainsi prévue a disparu

Je sens très bien la pensée de certains d'entre vous, pensée qui est aussi la mienne: les augmentations répétées amènent une diminution du nombre des clients. Alors, comment voulez-vous que cette réorganisation se fasse en maintenant toutes les lignes, en maintenant tous les services, en ne fermant rien, en ne supprimant personne, en maintenant tous les avantages qui ont été consentis aux différentes organisations auxquelles le Parlement a voulu être agréable et auxquelles il a voulu venir en aide et, en même temps, ne pas accepter de donner les crédits nécessaires pour combler le déficit, alors que nous nous entendons reprocher de ne pas assurer à la Société nationale des chemins de fer français une exploitation rationnelle.

C'est pourquoi je suis convaincu que, lorsque le problème aura été étudié dans une assemblée comme la vôtre, dont la sagesse et la mesure sont bien connues, je suis convaincu que, nous expliquant de très bonne foi, nous arriverons à apporter les améliorations qui sont nécessaires.

Elles ne supprimeront peut-être pas tout le déficit, car un service public, par lui-même, entraîne toujours un certain déficit, à moins de l'exploiter d'une façon exclusivement commerciale, et, dans ce cas, vous perdez la notion de service public, mais en tout cas nous arriverons à réduire le déficit dans des proportions qui donneront satisfaction au Gouvernement et aux usagers.

M. Chazette. M. le ministre répond à une partie de mon argumentation et je note avec satisfaction qu'il n'y aura pas de suppression sans l'avis du Parlement. Je note également que, pour la construction d'autorails, on demandera des crédits aux assemblées.

M. le ministre. Nous allons demander le déblocage des crédits. Les négociations sont en cours. Ce n'est pas tout à fait la même chose.

M. Chazette. Vous affirmez donc votre intention de construire des autorails et également de procéder à des essais partout où on pourra le faire. Sur ce point, j'ai parfaitement satisfaction. Mais vous n'avez pas répondu à la première question, celle qui préoccupe les assemblées départementales, sur les changements qui se préparent sans que personne n'en sache rien, sinon vous et les services intéressés.

Comme je suis obligé de mettre les points sur les i, je vous fais part de ce qui a été décidé par le conseil général de la Creuse dans sa séance du 14 décembre dernier. « La Société nationale des chemins de fer veut prochainement entreprendre des travaux importants en gare de Busseau, travaux complètement inutiles », c'est le conseil général qui parle, vos services apprécieront, « et qui compliqueront la manœuvre si les trains express doivent continuer à s'y arrêter. C'est donc dans le but de supprimer dans un délai assez rapproché l'arrêt des express dans cette gare que la Société nationale des chemins de fer français entreprend ces travaux. En conséquence, le conseil général proteste contre ces agissements, réclame à nouveau et fermement le maintien de l'arrêt des express en gare de Busseau, et demande que rien ne soit fait par la Société nationale des chemins de fer français contre l'arrêt des express dans cette station sans que le département de la Creuse soit consulté. »

Monsieur le ministre, c'est là le problème à résoudre. Il ne doit pas y avoir de difficultés entre vos services et les assemblées départementales.

Il faut bien que cette affaire marche, et cela sans qu'on vienne à chaque instant nous demander de combler un déficit. Il est évident qu'on ne peut gêner la marche d'une entreprise de cette importance.

D'autre part, il ne faut pas que des travaux soient entrepris sans que les assemblées départementales en soient averties et connaissent l'aboutissement de ces travaux.

Il ne s'agit pas pour nous de gêner systématiquement vos services, puisque, pratiquement, nous sommes associés à ces travaux. Mais nous devons avoir la possibilité de donner notre avis et il ne faut pas qu'on vienne faire fi du droit de contrôle des assemblées départementales.

Il s'agit aussi de réunir, dans un projet aussi harmonieux que possible, l'opinion des services et celle des représentants qualifiés des populations.

Si vous pouviez me donner un apaisement sur ce point, et dire que les responsables locaux seront consultés lorsqu'il y aura des travaux particulièrement importants qui pourraient déterminer un bouleversement de la situation existante, je pourrais évidemment reconsidérer le dépôt de mon amendement. Si vous ne me donnez pas de réponse sur cette question, je suis obligé de le maintenir, par égard pour mes mandants.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?...

M. le ministre. Je tiens d'abord à vous dire qu'en ce qui concerne la consultation des conseils généraux, toutes les modifications d'horaires, toutes les suppressions, toute la coordination sur le plan départemental ne peuvent être faites sans l'accord des comités techniques départementaux dans lesquels les conseils généraux sont représentés.

Par conséquent, rien n'est fait sur ce plan là et ne peut être fait sans que le conseil général en soit informé. Sur ce plan, d'ailleurs, nous nous préoccupons d'augmenter la participation départementale.

En ce qui concerne les travaux que veut exécuter la S. N. C. F., je me demande si ce n'est pas alourdir considérablement le fonctionnement de l'administration, chaque fois que la S. N. C. F. veut faire des travaux sur ces lignes, que l'obliger à consulter les conseils généraux et à plus forte raison les municipalités sur le territoire desquelles ils sont exécutés.

A partir du moment où le Parlement a voté les crédits, a accepté des crédits d'investissements avec les services des travaux publics, qui sont des tuteurs légaux de la S. N. C. F., il y a un conseil d'administration responsable; je me demande s'il est possible d'alourdir cette procédure en demandant l'intervention des conseils généraux et des conseils municipaux pour des approbations de travaux ou de programmes de travaux.

A partir de quelle importance de travaux les conseils généraux seraient-ils consultés ? A partir de quel point ne le seraient-ils plus ?

Ne viendra-t-on pas dire, lorsqu'on fera des travaux de faible importance: mais ces travaux font partie du même programme et vous les avez fractionnés pour les soustraire au contrôle.

Si vous voulez vraiment que l'on fasse un programme d'ensemble et de réorganisation, il ne faut pas fractionner, morceler, émietter les responsabilités et, par conséquent, l'autorité.

Sur ce point, faites-moi une proposition précise que je transmettrai pour étude à mes services, mais, *à priori*, je suis obligé de vous dire que je ne suis pas partisan de ce contrôle des travaux de la S. N. C. F. par les conseils généraux et municipaux.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?...

M. Chazette. Oui, monsieur le président.

M. le président. Avant de mettre l'amendement aux voix, je donne la parole à M. Armengaud, pour expliquer son vote.

M. Armengaud. Monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser une question, d'ailleurs connexe à celle soulevée par l'amendement en discussion.

Nous avons cru comprendre, lorsque M. Pellenc a fait son rapport il y a deux mois sur le budget des investissements et de la reconstruction de la S. N. C. F., que nous nous trouverions sans doute, avant la fin de l'été, devant une demande de crédits nouveaux supplémentaires très importants présentée par le ministère des finances.

Pour autant que nous puissions le savoir, ces crédits sont pour une large part destinés à la S. N. C. F. et cela avant la fin de la session. Si la chose est exacte, cela ne peut que confirmer la demande faite ici, à différentes reprises en vue de la réorganisation urgente de la S. N. C. F., tant au point de vue de ses fabrications accessoires que celui de la réorganisation des lignes et de la coordination par la route.

Nous ne pouvons, par conséquent, qu'insister auprès de vous pour qu'à la rentrée parlementaire nous soyons mis en possession du programme précis que l'on nous promet en vain depuis vingt-cinq ans.

M. Dronne. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dronne.

M. Dronne. Je désire présenter deux observations à M. le ministre.

La première concerne les lignes secondaires. Je ne prétends pas qu'il faille conserver toutes les lignes secondaires; je dis simplement que le bon sens commande d'en conserver le maximum et que c'est chose possible en modifiant et en adaptant les règles d'exploitation. Considérez, monsieur le ministre, que dans beaucoup de régions la suppression des lignes secondaires entraînera un trafic routier accru que l'état actuel de nos routes ne permet pas de supporter. Vous serez alors amené à engager des dépenses très élevées pour améliorer le système routier.

Seconde observation, à propos du matériel. Pour vos commandes de matériel vous êtes limité par les crédits. Mais en ce qui concerne ces matériels, il y a un ordre d'urgence à établir, les uns étant plus intéressants que les autres. Après avoir étudié le problème, je considère que l'urgence appartient, en premier lieu, à ces autorails légers, d'une rentabilité parfaite, qui permettraient de rétablir, dans des conditions absolument satisfaisantes, le trafic voyageurs sur de nombreuses lignes.

M. Demusois. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Demusois.

M. Demusois. Il est infiniment regrettable que, d'année en année, des promesses nous soient faites sans pour autant savoir clairement à quoi nous en tenir. Dans cette enceinte, nous avons eu l'an dernier un débat sur les chemins de fer au cours duquel nous avions admis la nécessité d'une large controverse, à la fois sur le sens qu'il fallait donner à la notion même des transports et sur la conception à avoir quant aux modes de coordination. On nous avait promis que la chose viendrait, on nous le promet encore aujourd'hui, mais nous attendons toujours.

Il est cependant une chose qui n'attend pas et qui se manifeste, c'est l'émotion de l'opinion publique qui, elle, est alertée par une série de rumeurs selon lesquelles, par exemple, on envisagerait de couper notre réseau ferroviaire en deux: un réseau de grande capacité et un réseau secondaire; encore celui-ci serait-il très réduit, à 10.000 et peut-être même à 7.000 kilomètres.

Le ministre intéressé nous dit: « Ce ne sont que des idées, il n'y a rien de fait et le Gouvernement ne s'est pas encore prononcé; quand il aura pris sa décision, il viendra devant vous pour que vous tranchiez la question ».

Mais en attendant, ces rumeurs suivent leur petit bonhomme de chemin et l'on prend même un certain nombre de mesures fragmentaires prouvant que l'on a l'intention de s'engager dans cette voie. Cela crée un état de nervosité qu'on aurait pu éviter facilement.

Je profiterai de l'occasion qui m'est offerte pour relever les déclarations de M. le ministre, que je n'accepte pas. Répondant à M. Dronne, à propos des moyens ultra-légers qu'on envisage de créer pour les besoins de nos services, M. le ministre nous dit: nous sommes limités par les crédits, si vous nous donnez les crédits, nous pourrons faire mieux. Il semble là qu'on nous fasse reproche de ne pas allouer les crédits suffisants. Cette argumentation a été lancée en diverses circonstances dans l'opinion publique. On essaye de nous rendre responsables.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir être plus respectueux des réalités. Vous savez que ce n'est pas le Parlement qui a l'initiative des dépenses. Cela nous est interdit. C'est vous, Gouvernement, qui nous présentez vos propositions, et depuis déjà deux ans, vous les présentez dans un cadre très nouveau, très particulier, que nous appellons tous « le corset de la loi des maxima ».

Si bien que nous ne sommes plus maîtres de vous accorder tel crédit pour telle chose que nous jugeons utile, ou de le supprimer pour telle autre, dont l'utilité nous apparaîtrait moins urgente. C'est vous qui réglez cela. Vous nous donnez seulement la possibilité d'entériner la plupart du temps ce que vous nous proposez, à l'exception d'un seul point. Si nous trouvons quelque économie à réaliser dans l'ordre de vos pensées, dans le sens de votre politique, alors vous nous l'accordez. Mais s'il s'agit d'aménager des crédits, s'il s'agit d'obtenir une augmentation sur tel poste compensée par une diminution sur tel autre, même cela nous est interdit.

Nous ne pouvons faire de mutations. Il est trop facile de dire ensuite, devant le pays: « Si nous ne pouvons pas réaliser plus et mieux, c'est parce que le Parlement ne vote pas les crédits ».

Sincèrement il faut en finir avec cette contre-vérité.

Si vous donniez au Parlement, comme avant guerre, la possibilité de juger sainement de toutes les parties de son budget, de porter ses opérations là où il faut, de les refuser là où il n'y a pas lieu de le faire, nous ne serions pas dans la situation où nous sommes et je n'aurais pas eu à faire l'objection que je devais formuler à l'égard de M. le ministre.

M. Paul Robert. Il faut changer la Constitution!

M. le président. Monsieur Chazette, avez-vous satisfaction ou maintenez-vous votre amendement ?

M. Chazette. Je suis obligé de le maintenir étant donné que je suis en contradiction formelle avec M. le ministre.

M. le président. L'amendement est donc maintenu.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Chazette, repoussé par le Gouvernement.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Conseil, par assis et levé, adopte l'amendement de M. Chazette.)

M. le président. Le crédit du chapitre 5130 est donc déjà ramené au chiffre de 49.999.994.000 francs. Je suis saisi d'un autre amendement (n° 5), présenté par M. Pellenc, et qui tend à réduire encore ce crédit de 10.000 francs et à le ramener en conséquence au chiffre de 49.999.984.000 francs.

La parole est à M. Pellenc.

M. Pellenc. Monsieur le ministre, l'objet de cet amendement est quelque peu différent de celui des amendements précédents. Nous avons eu en effet un certain nombre d'échanges de vues sur le point de savoir dans quelle mesure et suivant quelles modalités il convenait de contracter le réseau de la S. N. C. F. et de supprimer un certain nombre de lignes secondaires.

A ce sujet, un de nos collègues, M. Dronne, vient de dire: il est bien évident que, si certaines lignes n'existaient pas, on ne songerait pas, dans les circonstances actuelles, à les établir.

M. Dronne. Evidemment.

M. Pellenc. Mon intervention tend précisément à vous demander un certain nombre d'explications et à vous faire prendre vis-à-vis de cette Assemblée un certain nombre d'engagements en ce qui concerne une ligne que l'on se propose parait-il de rétablir, je devrais dire d'établir.

En effet, cette ligne ayant été entièrement submergée et remplacée par une route, doit être, d'après ce que la commission des entreprises nationalisées qui a été saisie de la question a pu apprendre, à présent rétablie.

Voici dans quelles conditions la construction d'un grand barrage, décidée par le Parlement pour Electricité de France à Eygurande, a eu pour effet de submerger un tronçon de la ligne de Bort à Eygurande, et en vertu de dispositions générales qui remontent à 1919, Electricité de France, pour ne considérer que cette entreprise nationalisée, serait dans l'obligation de substituer à la ligne qui a été ainsi immergée pour ses besoins une autre ligne afin d'effectuer en quelque sorte une *restitutio in integrum*.

Il est inutile de dire que cette question, lorsque Electricité de France a eu à l'examiner, a donné lieu à des discussions dont le bon sens n'était heureusement pas exclu. Je dois même dire que, jusqu'à présent, le bon sens a prévalu du moins en apparence, car j'ai bien peur qu'en sous main s'effectuent des réalisations qui seraient la démonstration de la pire des folies.

Electricité de France, aussi bien dans la correspondance adressée à la commission de contrôle des entreprises nationalisées qu'à l'occasion de conversations avec certains de ses dirigeants, dans le cadre de l'enquête qu'effectue notre commission, nous a signalé qu'en tout état de cause cette opération la conduirait à supporter une charge financière de l'ordre de 4 milliards et demi à l'heure présente.

La commission qui n'a, bien entendu, aucune idée préconçue sur la question, qui cherche simplement à faire la lumière, afin d'informer nos collègues et le Gouvernement le cas échéant, d'apporter en quelque sorte son concours le plus efficace pour faire prévaloir les idées de bon sens, la commission a, dis-je, étudié la question dans le sens suivant:

Elle s'est dit: voilà 4 milliards et demi de crédits qui vont être engagés pour ces travaux. Ce chiffre n'est pas contesté. En effet les services des travaux publics déclarent de leur côté que c'est très approximativement l'ordre de grandeur de la dépense qu'il faudra engager.

Ces 4 milliards et demi de travaux représentent déjà à 5 p. 100 200 millions d'intérêt par an.

De plus, si l'on considère l'amortissement en cinquante ans environ, cela représente une charge supplémentaire de 80 millions de francs par an.

La commission s'est demandée ensuite quel était le trafic total qui serait susceptible de passer par cette voie ferrée et qui, actuellement, utilise la route. Ce trafic total — les chiffres que je vais citer sont le résultat de nos études et peuvent évidemment être rectifiés s'il y a lieu — porte au maximum, si nous sommes larges, sur 160 voyageurs par jour, soit 60.000 par an, et sur environ 80.000 à 90.000 tonnes de marchandises par an.

Ce qui fait, puisqu'on ramène tout au prix de revient de la tonne kilométrique pour les transports, que, si on tient compte à la fois des dépenses d'exploitation de cette ligne, en fonction du trafic qu'elle écoulera, des dépenses relatives au capital à investir et à son amortissement, on arrive en définitive — ce chiffre peut évidemment être revisé, encore que, dans cette première appréciation, nous ayons serré la réalité de très près — on arrive, dis-je, à 62 ou 63 francs par tonne kilométrique, alors que la Société nationale des chemins de fer français perçoit en réalité 4 francs.

Il s'agit donc de savoir si l'on dépensera 4 milliards et demi de francs pour réaliser une ligne sur laquelle on perdra 60 francs par tonne kilométrique, lorsqu'elle sera en exploitation.

Nous sommes, à la commission des entreprises nationalisées, tout prêts à discuter les chiffres si d'aventure ils sont contestés.

Je vais évoquer maintenant d'autres témoignages. Bien évidemment, les fonctionnaires des administrations des travaux publics, aussi bien que du ministère de la production industrielle, ne sont pas restés insensibles à ces idées de bon sens; ils ont étudié pour leur compte la question et, à la date du 22 mars 1950, c'est-à-dire assez récemment, la direction du gaz et de l'électricité du ministère de la production industrielle

a écrit à la direction générale des chemins de fer des travaux publics pour faire connaître son point de vue concernant l'établissement de cette ligne.

Le 11 avril, c'est-à-dire peu de jours après, sous la signature de l'ancien ministre des travaux publics, M. Chastellain, le ministère des travaux publics répondait ce que je lis textuellement:

« Je vous rappelle que je suis pleinement d'accord sur les termes et les conclusions de ce rapport. » — le rapport transmis par le ministère de la production industrielle.

« Un service routier parfaitement organisé et présentant pour les usagers de substantiels avantages va remplacer la ligne de Bort à Eygurande, noyée dans la retenue du barrage de Bort. Il serait indispensable qu'aucune dépense ne soit engagée pour la construction de la ligne Bort-Ussel avant que soient connus et appréciés les résultats de la desserte routière. »

Voilà évidemment encore une idée de bon sens. Mais notre commission s'est vivement émue en apprenant, au cours de son enquête, qu'à côté du processus de bon sens apparent que suit le développement de cette affaire existât un processus occulte, qui amène aujourd'hui mon intervention, car nous sommes au moment où vont se prendre des décisions de mise à exécution de ce projet que tout le monde condamne officiellement.

En effet, une lettre d'Electricité de France du 12 juillet 1950, donc toute récente, fait connaître à la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées que, dès à présent, tout est prêt; que l'appel d'offres pour l'exécution du premier lot a été lancé et que — écoutez bien — « on attend l'ultime confirmation avant de passer immédiatement à la reconstruction de cette voie ferrée ».

Alors, je demande quelle est celle des deux procédures qui correspond à la volonté du Gouvernement, et quelle est celle qui va finalement prévaloir.

Je crains fort à écouter Electricité de France que ce soit précisément la procédure occulte et qu'on nous lance dans une aventure dont le pays, pour 4 milliards supplémentaires, fera une fois de plus les frais, tandis que l'on proclame publiquement, Gouvernement et Assemblées, qu'il faut éviter désormais les gaspillages et que c'est la solution de bon sens qui dans le présent va être appliquée.

En conséquence, je demande à M. le ministre, au nom d'une commission de cette assemblée, dotée de pouvoirs d'enquête qui, après en avoir discuté lors de sa dernière séance, m'a mandaté à l'unanimité pour le faire en son nom, que rien ne soit commencé, en matière de travaux, avant que les résultats de notre enquête personnelle aient été confrontés au sein de notre commission avec les études que le Gouvernement a pu effectuer.

Il nous faut d'abord connaître les explications du Gouvernement, si d'aventure il persiste à vouloir réaliser cette ligne, et que si cette réalisation se justifie les raisons en soient exposées au grand jour, c'est-à-dire d'abord devant notre commission des entreprises nationalisées, et ensuite devant l'Assemblée que nous nous chargerons de renseigner.

Ayant éprouvé, lorsque j'étais fonctionnaire, l'ardeur que vous mettez, monsieur le ministre, à défendre les deniers publics et les solutions de bon sens, je vous demande que ce qui semble être la solution de bon sens, actuellement préconisée, ne soit pas condamnée, avant qu'on en ait convaincu, après un examen de concert, la commission des entreprises nationalisées et même notre assemblée toute entière. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. M. Pellenc est un redoutable adversaire, car il sait choisir son terrain. Mais sur ce plan-là, laissez-moi vous dire combien je trouve incohérentes les discussions que nous poursuivons lorsqu'on les compare aux décisions qui sont prises.

Il y a un instant, M. Chazette a fait adopter un amendement qui demande que tous les travaux à exécuter soient soumis aux conseils généraux et obtiennent leur approbation. On me demande, maintenant, d'empêcher des travaux tels que ceux qui consistent à rétablir la ligne de Bort à Eygurande. Or le conseil général de la Corrèze et le conseil municipal de Bort viennent de démissionner pour protester contre la lenteur avec laquelle les travaux sont entrepris. Ici on nous dit: vous allez exécuter ces travaux, c'est un scandale! J'aimerais tout de même savoir comment il faut nous y prendre!

M. Pellenc. Je n'ai pas dit, monsieur le ministre, que c'était un scandale. J'ai même pris la précaution de déclarer que le calcul que nous avions effectué était peut-être sujet à revision et que nous ne demandions qu'à être convaincu, après étude commune, du bien-fondé de la mesure qui pourrait être arrêtée.

M. le ministre. Je ne vous prête pas ce propos, monsieur Pellenc. L'ardeur avec laquelle vous défendez ce projet m'amène à considérer que notre conduite serait scandaleuse si on passait à l'exécution des travaux, ainsi qu'on nous le demande.

L'histoire de la ligne de Bort à Eygurande est extrêmement simple et vous l'avez retracée très rapidement. La société d'électricité de l'époque qui est devenue Electricité de France a pris l'engagement de reconstruire, à ses frais, le tronçon de ligne noyé. Aujourd'hui elle écrit une lettre que je vois avec étonnement, entre vos mains. (*Murmures.*)

M. Pellenc. S. je possède cette lettre, c'est comme président de la commission d'enquête. Ce n'est pas un document que je me suis procuré subrepticement. Sa suscription que je vous prie de lire, monsieur le ministre, vous le démontrera.

M. le ministre. Je fais allusion à la lettre signée par M. Chastellain.

M. Ferracci. Nous sommes des parlementaires; nous devons tout voir.

M. le ministre. Dans une lettre, Electricité et Gaz de France considère que ces travaux deviennent inutiles, trop lourds et ne rentrent pas dans le cadre de ceux qu'il convient d'exécuter si l'on veut suivre une solution de bons sens, pour employer votre expression. Mais la société d'électricité aurait dû, lorsqu'elle a pris cet engagement, faire les objections qu'elle formule aujourd'hui et non pas chercher à se soustraire, au moment du payement, à l'exécution du contrat. Cette objection, d'ailleurs, n'a pas une très grande importance car il s'agit en ce moment de savoir si le bon sens et l'intérêt général exigent que l'engagement pris par Electricité de France soit tenu ou ne le soit pas.

En cette matière, M. Chazette disait tout à l'heure que les populations sont les premiers juges. Arrivé depuis quelques jours au ministère des travaux publics, j'ai été saisi de cette importante affaire, qui a ému la commission que préside M. Pellenc. Je ne peux pas prendre d'engagement formel car mes prédécesseurs, dont le désir de servir l'intérêt public ne peut pas être mis en doute, ont été amenés à prendre des décisions que je ne peux pas démentir et condamner. Aussi je vous demande de me laisser le temps d'examiner la question. Quant aux travaux que vous dites être sur le point d'être adjugés, je prendrai contact avec la commission que vous présidez.

Mettez-vous, je vous prie, à la place du ministre des travaux publics qui voit démissionner le conseil général du département ainsi que plusieurs conseils municipaux, dont celui du chef-lieu de canton le plus important, parce que l'on procède trop lentement à l'exécution des travaux qui doivent être réalisés en vertu d'un engagement qui a été pris à l'époque !

M. Chastellain a dit que le service de cars automobiles donnait satisfaction aux populations. Mais ce sont les populations qui sont juges de la satisfaction qui leur est donnée ou non et il ne semble pas qu'elles soient tellement satisfaites puisque les conseils municipaux démissionnent les uns après les autres. Cependant l'affaire est trop importante pour qu'elle soit traitée avec légèreté. Je vous promets de l'étudier et de vous tenir au courant des résultats de cette étude.

M. le président. La parole est à M. Pellenc.

M. Pellenc. Je comprends parfaitement dans quelle situation délicate se trouve placé un ministre, quelque pénétré qu'il soit de la préoccupation de défendre sur le plan financier les intérêts généraux du pays lorsque ceux-ci se trouvent en contradiction avec certains autres intérêts respectables, certes, mais qui ne débordent cependant pas le cadre départemental.

Je sais surtout que ce n'est pas dans une séance où l'on pose au ministre une question à laquelle il n'est pas immédiatement armé pour répondre qu'on peut lui demander de prendre sur le fond même de problèmes délicats des engagements immédiats et définitifs.

Aussi M. le ministre ne vous l'ai-je point demandé.

Je voudrais rectifier tout d'abord et sur un point votre argumentation. Electricité de France d'après la correspondance qui a été adressée à la commission des entreprises nationalisées ne semble pas avoir pris l'engagement d'effectuer la construction de cette ligne.

« Cette obligation, je lis, lui a été imposée par le ministre des travaux publics en 1946, décision du 30 septembre et du 1er octobre 1946. »

Je ne sais pas si cette décision était justifiée à l'époque et même, si elle est encore justifiée à l'heure présente.

Ce que je sais c'est que la situation a évolué de 1946 jusqu'en 1950. Elle a même tellement évolué qu'en 1946, il n'était pas question de supprimer une seule ligne d'intérêt secondaire de la S. N. C. F. et que le problème du déficit de la S. N. C. F. ne se présentait même pas.

Par conséquent, je précise: il n'y a pas eu d'engagement d'Electricité de France — du moins tel qu'il en résulte de la correspondance qui m'a été adressée —, il y a eu obligation imposée par décision du 30 septembre et du 1er octobre 1946. Mais comme vous l'avez dit vous-même cela n'a que peu d'intérêt. Il s'agit en réalité d'examiner la question aujourd'hui, avec l'optique que les circonstances nous ont imposée.

A l'heure actuelle j'ai cru comprendre que l'essentiel de votre argumentation était tout autre. Un argument auquel doive porter attention, je le conçois, un homme de gouvernement: la démission d'un conseil général, ou d'un conseil municipal, dites vous, parce qu'on a pas réalisé assez vite le commencement des travaux de cette ligne.

Mais dans ces conditions, si cela est un argument, permettez-moi, monsieur le ministre, d'évoquer une question que, sans cela, je n'aurais peut-être pas soulevée à cette occasion. J'ai été au nombre des tout premiers à appeler l'attention sur la gestion effroyable de la S. N. C. F., dans une intervention que j'ai faite à cette tribune, alors que M. Pineau, votre honorable prédécesseur, assurait le contrôle de cette société.

La conséquence semble avoir été que pour réaliser des économies à la S.N.C.F., par suite de je ne sais quelle circonstance, le ministre a décidé immédiatement la suppression de la ligne de Pierrelatte à Nyons.

C'est une ligne qui, par hasard aussi, passe dans mon département!

Je ne vous en ai pas encore parlé; mais si, pour rétablir cette ligne qui n'a d'ailleurs pas encore été supprimée, et dont la suppression — comme la suppression de beaucoup d'autres — est un non-sens, il suffit que le conseil général démissionne, je pourrais vous dire, monsieur le ministre, que très probablement avant huit jours, tous les membres du conseil général du Vaucluse auront démissionné.

Excusez-moi, d'avoir en passant, et pour un cas auquel je suis très attaché, utilisé cet argument de la démission du conseil général; j'ai une excuse, ce n'est pas moi qui le premier l'ai évoqué.

Mais ceci n'a encore que peu d'importance.

J'en reviens à ce que vous avez déclaré et que je voudrais voir préciser.

Nous désirons qu'après les études préparatoires le signal d'exécution ne soit, en tout état de cause, donné que lorsque à la suite d'un examen de concert avec les ministres intéressés la sous-commission des entreprises nationalisées saisie de la question aura été pleinement et complètement informée, et que, comme c'est son rôle, elle aura pu informer elle-même l'Assemblée.

Monsieur le ministre, si nous sommes d'accord sur ces points, je pourrai retirer mon amendement; si vous êtes gêné pour nous donner cette assurance formelle, je demanderai alors à l'Assemblée de se prononcer.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Si je ne connaissais la loyauté de M. Pellenc, je protesterais. En effet, vous n'avez pas compris, monsieur Pellenc, le sens de l'observation que j'ai faite à propos de la démission du conseil municipal de Bort.

J'ai dit tout à l'heure à M. Chazette qu'il n'était pas possible d'envisager de consulter les assemblées départementales, pour ne pas alourdir l'administration, pour ne pas compliquer la situation, et surtout pour éviter les dépenses démagogiques.

Quoi qu'il en soit, j'ai dit que nous venions d'être informés de cette démission, mais celle-ci, croyez-le bien, n'interviendra pas pour un iota dans la décision que nous prendrons.

M. Pellenc. J'en suis convaincu.

M. le ministre. Il ne suffit pas de provoquer les démissions pour nous obliger à prendre des décisions...

M. Pellenc. Ce n'est pas mon intention! C'était un exemple.

M. le ministre. ... que nous considérerions comme contraires à l'intérêt général.

J'ai dit tout à l'heure lorsque je vous ai promis de ne pas prendre de décision définitive sans avoir consulté votre commission, que nous n'étions pas assez informés de la question, que je m'informerai et que je prendrai contact avec vous-même. Je ne suis pas assez informé non plus des obligations qu'a le ministère, à l'égard de la commission que vous présidez, pour subordonner la conduite du Gouvernement à l'accord favorable ou défavorable de la commission.

M. Pellenc. J'ai dit que la commission informerait ensuite l'Assemblée, car, évidemment, elle n'est qu'un organe de travail de l'Assemblée, qui a seule qualité pour exprimer sa volonté.

M. le ministre. Mais aucune décision ne sera prise sans l'avis de cette commission et sans avoir pris contact avec vous-même.

M. Boisrond. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Boisrond.

M. Boisrond. Monsieur le ministre, lors de la discussion du budget des investissements, j'avais déjà posé la même question que mon collègue M. Pellenc au sujet de la ligne de Bort à Eygurande à M. Louvel, ministre de l'industrie et du commerce. La réponse fut la même que celle que l'on vous a faite, mon cher collègue, à propos des engagements pris antérieurement entre Electricité de France et la Société nationale des chemins de fer français.

Mais il me semble qu'il y a une question bien simple, pouvant se résoudre ainsi: il y a deux parties contractantes: l'une Electricité de France qui, je le pense, ne désire pas reconstruire cette ligne de Bort à Eygurande; l'autre, la Société nationale des chemins de fer français qui, dans une autre période, avait demandé l'engagement à cette compagnie Electricité de France de reconstruire cette ligne.

Mais si j'en crois ce qui m'a été dit dans des milieux officiels, la Société nationale des chemins de fer français n'en désire nullement la reconstruction. Il apparaît donc qu'un accord soit parfaitement possible et immédiat entre les deux parties contractantes, c'est-à-dire de renoncer à l'engagement qui a été pris antérieurement. D'ailleurs, M. Louvel a été assez embarrassé pour me répondre et s'est retranché derrière les interventions des parlementaires et des représentants des populations au sujet du rétablissement de la ligne.

Alors je m'étonne que, pour le département de la Corrèze, on ait tant de considérations pour les interventions des représentants des populations, alors que, dans mon département de Loir-et-Cher, il y a un ouvrage d'art, le pont de Chaumont à Onzain, ouvrage extrêmement important, coupé en 1940, qui n'a jamais été reconstruit. Là aussi, les conseils municipaux d'Onzain et de Chaumont ont menacé de démissionner, et ils vont probablement le faire, car il n'est pas admissible que deux régions soient coupées comme elles le sont actuellement, sans pont sur un fleuve d'une largeur comme la Loire. Ne me faites pas la même réponse que M. Chastellain: « Votez-moi des crédits et vous aurez le pont! ». Comme M. Demusois, je vous répète, monsieur le ministre, que je n'ai pas l'initiative des dépenses à faire.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. Boisrond se plaint qu'un pont de son département n'ait pas encore fait l'objet de travaux de reconstruction..

M. Robert Le Guyon. Et le pont de Vineuil ?

M. le ministre. Il y en a encore 3.000!

M. le président. Cela ne veut pas dire qu'il y aura 3.000 interventions!

M. le ministre. Je suis heureux de rectifier une accusation portée par M. Demusois. Il a déclaré que les crédits étaient votés, que le Parlement n'avait pas la possibilité de modifier ces crédits et que, graduellement, le budget était enserré dans une sorte de corset qu'on appelle la loi des maxima.

M. Demusois a oublié d'ajouter qu'à côté du budget ordinaire, influencé par la loi des maxima, il y a un budget des investissements, que nous nous trouvons à la fin de juillet et que ce budget n'est pas encore voté. Or, c'est lui qui accorde aux départements ministériels les crédits nécessaires pour engager les travaux. Et quand je disais tout à l'heure à M. Dronne que nous n'avions pas pu mettre en chantier et passer les commandes nécessaires au matériel de la Société nationale des chemins de fer français, c'est parce que le budget des investissements n'est pas définitivement voté et, en ce qui concerne les crédits que vous nous demandez, monsieur Boisrond, je suis obligé de vous faire la même réponse que M. Chastellain: donnez-nous des crédits et nous ferons le pont.

Dans le cas particulier, c'est différent. Le ministère des travaux publics n'a pas à engager de crédit, puisque les travaux sont à la charge d'Electricité de France et que celle-ci s'est chargée, imprudemment peut-être, d'exécuter les travaux. Or, Electricité de France ne dépend pas de mon département.

M. Reveillaud. Mais la S. N. C. F. en dépend! (*Marques d'approbation au centre et à droite.*)

M. le ministre. Je répète qu'un engagement a été pris par Electricité de France et par la Société nationale des chemins de fer français. Demander à cette dernière de renoncer à une partie de son outillage qui lui a été enlevé, alors que les populations le demandent, cela exige des pourparlers, des négociations, une étude de la question. Je suis même convaincu, mon cher collègue, que s'il s'agissait de votre propre département, vous seriez plus généreux.

M. Reveillaud. Je ferais le même raisonnement.

M. le ministre. Nous ne sommes pas généreux lorsqu'il s'agit du département voisin, ce n'est pas un reproche car j'ai, moi aussi, la même faiblesse. Cela fait partie des obligations et des difficultés de la vie du parlementaire. Mais, la chose est grave puisqu'il y a d'une part un affaiblissement de l'outillage de la Société nationale des chemins de fer français, un engagement d'Electricité de France et une demande des populations. Laissez-moi donc le temps d'examiner la question. Je ne ferai rien sans vous en avoir parlé.

M. Pellenc. Monsieur le président, je pense qu'il vaut mieux que je maintienne ce que j'ai proposé au nom de la commission des entreprises nationalisées.

Je tiens cependant à préciser qu'il ne faut pas y voir une marque de défiance à l'égard des intentions de M. le ministre des travaux publics.

Je déclare au contraire, bien volontiers, que si je devais avoir pour un parlementaire, promu au rang de ministre, une confiance presque illimitée, c'est au ministre actuel que je la réserverais, car je n'oublie pas qu'il m'a honoré lui-même de sa confiance entière au moment où il a appuyé efficacement mon action de fonctionnaire, lors de la réforme de certaines entreprises nationalisées. Et je suis heureux de pouvoir ainsi rendre à l'homme et à son action un hommage qui figure au *Journal officiel*.

Mais cet amendement a un caractère symbolique; il ne peut en aucune manière gêner en quoi que ce soit le fonctionnement d'Electricité de France ou l'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français, puisqu'il s'agit de 10.000 francs sur un crédit de 50 milliards. Par contre, il permet, et c'est la signification essentielle que je vous demande de retenir de son vote, d'affirmer formellement la volonté du Conseil de la République de ne voir dépenser l'argent du contribuable qu'à bon escient.

Car je suis bien obligé de relever encore un point qui a été développé dans l'argumentation présentée tout à l'heure. On a dit qu'après tout ce n'était pas le budget des travaux publics qui couvre cette dépense. C'est Electricité de France qui a pris un engagement et en définitive c'est à cette société qu'incomberont les dépenses.

Mais on ne peut pas admettre un seul instant un tel raisonnement. Ce n'est pas vrai. Ce n'est pas Electricité de France qui va payer, c'est en définitive, à travers Electricité de France, l'économie de ce pays qui en fait les frais. (*Très bien!*)

Quel que soit le canal par lequel les dépenses seront soldées, que ce soit la S. N. C. F. ou Electricité de France, ou le budget ou encore tel autre canal que l'on puisse imaginer, c'est finalement toujours le pays qui en fait les frais (*Applaudissements*) et c'est le contribuable qui devra payer.

Je n'insisterai pas pour que le ministre s'engage, dans sa réponse, au delà de ce qu'il a déclaré jusqu'à présent, s'il estime ne pouvoir le faire; mais je demande, en votant ce texte, au Conseil de la République d'affirmer à une forte majorité sa volonté de ne voir rien commencer avant qu'il n'ait été lui-même saisi par sa commission des entreprises nationalisées dûment informée. Nous fournirons ainsi une arme au ministre, une arme dont il pourra se servir, dans le cas où des erreurs auraient été accomplies dans le passé, touchant les engagements désastreux, s'ils existaient, qu'on nous a signalés.

Des erreurs, nous en avons tous accompli, certes, moi autant et peut-être plus que quiconque, je n'ai pas d'hésitation à le reconnaître, car l'erreur s'attache inévitablement à toute activité. Mais il n'y a aucune raison d'y persévérer.

Le ministre sera donc ainsi armé par un vote qui exprimera notre volonté, et, s'il s'est produit des erreurs, il aura plus de facilité pour les réformer.

En définitive, mes chers collègues, ce geste symbolique que je vous demande au nom de la commission d'accomplir signifie que si, véritablement, il ne nous est pas démontré que la dépense de ces 4 milliards et demi n'est pas absolument indispensable, on ne doit pas les gaspiller. C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous demande de voter mon amendement à une forte majorité. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. Pellenc m'a demandé de ne rien faire sans avoir pris contact avec la commission. Mal informé de la question, je prends cet engagement sans savoir par quel engagement antérieur je me trouve lié. Il y a là, de ma part, une bonne volonté qui est manifeste et qui est affirmée avec beaucoup de netteté. Je considère donc que le maintien de cet abattement de 10.000 francs a quelque chose, je ne veux pas dire de désobligeant, mais qui ne répond pas au geste que j'ai fait. C'est pourquoi je demande un scrutin public.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement de M. Pellenc ?...

Je le mets aux voix.

Je suis saisi d'une demande de scrutin par le Gouvernement.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	262
Majorité absolue	132
Pour l'adoption	205
Contre	57

Le Conseil de la République a adopté.

Personne ne demande la parole ?...

En conséquence, le chapitre 5150 est adopté avec le chiffre de 49.999.984.000 francs.

« Chap. 5160. — Application de l'article 18 *ter* de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la société nationale des chemins de fer français, 200 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 6000. — Frais de justice et réparations civiles autres que celles relatives à l'exécution des travaux, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6010. — Remboursement d'avances pour les travaux de prestations en nature des voies navigables et des ports maritimes, 2.894.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6020. — Participation de l'Etat à des études et travaux des chemins de fer, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6030. — Remboursement à la société nationale des chemins de fer français des pensions et rentes d'accidents acquises avant le 11 novembre 1918 sur l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine, 32 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6040. — Retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. — Versements à effectuer par l'Etat en exécution des lois des 22 juillet 1922 et 31 mars 1928 et de l'ordonnance du 2 décembre 1944, 4.908.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6050. — Participation de l'Etat à la constitution de retraites des agents des chemins de fer révoqués à la suite de la grève de 1920 sans droit à pension et non réintégrés en raison de leur âge ou de leur état de santé, 384.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6060. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. — (Mémoire.)

« Chap. 6070. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance. — (Mémoire.)

« Chap. 6080. — Dépenses des exercices clos. — (Mémoire.)

Personne ne demande la parole ?...

Je vais mettre aux voix l'ensemble de l'article unique et de l'état annexé, avec le chiffre de 104.731.220.000 francs résultant du vote de divers amendements.

La parole est à M. Demusois pour explication de vote.

M. Demusois. Mesdames, messieurs, nous voterons contre l'ensemble pour différentes raisons. Tout d'abord, parce que nous n'acceptons pas l'exploitation, la spéculation que l'on fait sur ce prétendu déficit chiffré à 85 milliards de francs. Chacun de nous comprendra cette opinion attendu que j'ai demandé, il y a quelques instants, qu'on en finisse avec cette forme d'exploitation abusive du déficit et qu'on mette au point une notion claire de ce qu'est et doit être ce grand service public des transports. Ensuite, parce que nous ne sommes pas d'accord avec les réductions de personnel déjà effectuées et celles qui sont envisagées pour les mois à venir, réductions dont j'ai pu dire hier que, pour la S. N. C. F., elles portaient sur 20.000 agents. Si d'ailleurs on avait suivi les propositions de M. Pellenc, présentées au Conseil de la République au cours d'un précédent débat, ce chiffre serait de l'ordre de 60.000 agents à licencier ou à dégager des cadres.

Enfin, nous ne pouvons pas accepter que l'on néglige de retenir ce qui figurait dans la Convention de 1937, au sujet du conseil d'administration de la S. N. C. F. J'ai sans doute quelque droit d'en parler, car, à l'époque, j'ai contribué aux discussions qui ont abouti à ladite convention.

Il était prévu dans cette convention la représentation, au sein du conseil d'administration, des délégués des organisations syndicales les plus représentatives et en l'occurrence, pendant un certain temps, ces délégués ont effectivement siégé. Vous avez cru devoir, l'an dernier, prendre une décision relevant ces délégués du mandat qui leur avait été confié. Il se trouve, comme l'a indiqué M. Dutoit, que la plus forte organisation des cheminots n'est plus représentée au conseil d'administration

Ce sont là, à mon sens, des raisons assez valables pour refuser de voter l'ensemble du budget que vous nous présentez et, pour ne pas me répéter, j'ajoute les raisons que j'ai données pour les précédents budgets.

Ces raisons sont relatives, d'une part, à la politique d'ensemble menée par le Gouvernement et, d'autre part, aux conditions plus qu'anormales dans lesquelles nous allons être obligés de nous prononcer, non pas sur l'ensemble du budget, mais sur une partie seulement du budget, le budget des dépenses, puisque, je le répète, bien qu'aucun ministre n'ait encore voulu donner de la voix à ce sujet, les journaux nous ont informés que nous n'aurions pas à discuter le projet des voies et moyens, qui, à notre avis, est une partie extrêmement importante de l'ensemble du projet de loi de finances que nous avons à débattre et qui nous a été présenté en fin d'année 1949 au titre de 1950. Pour cette raison, nous refuserons de voter le budget des travaux publics tel qu'il nous est présenté. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Bolifraud.

M. Bolifraud. Mesdames, messieurs, ainsi que l'a souligné très judicieusement le rapporteur de notre commission des finances, M. Lamarque, sur un budget de 165 milliards, les subventions destinées à la S. N. C. F. représentent plus de 50 p. 100, soit 58 milliards.

Il est donc naturel que ce soit sur cette catégorie de dépenses que porte l'observation que je crois devoir vous présenter et qui concerne une question écrite que j'avais déposée en avril à M. le ministre des travaux publics et à laquelle il n'a pas été répondu, ou plutôt à laquelle il a été répondu d'une façon insuffisante.

J'avais l'intention de transformer cette question écrite en question orale, mais ce procédé étant suspendu juqu'à la fin de la session, je la reprends aujourd'hui à l'occasion des explications de vote pour obtenir la réponse que j'attends.

Je rappelais à M. le ministre des travaux publics qu'avant 1939 il existait des billets dits « bon dimanche », ou encore « week-end ». Ils étaient délivrés au départ de Paris et des grandes villes de province pour une distance d'environ 100 kilomètres. Il y avait d'une part les billets pour la journée de dimanche avec une réduction de 50 p. 100, et d'autre part des billets délivrés, soit du vendredi midi au dimanche minuit, soit du samedi midi au lundi minuit avec réduction de 40 p. 100.

M. le président. Monsieur Bolifraud, estimez-vous que vos observations rentrent dans le cadre d'une explication de vote sur l'ensemble ?

Je vous rappelle, de toute façon, que votre temps de parole est de cinq minutes.

M. Bolifraud. Monsieur le président, c'est une question qui intéresse la S. N. C. F. Je n'en ai d'ailleurs que pour quelques minutes.

M. le président. Monsieur Bolifraud étant donné la sympathie dont vous entoure le Conseil, je vous laisse continuer, mais je précise qu'une telle exception ne peut créer un précédent.

M. Bolifraud. Je ferai d'autre part remarquer que les rames, constituées pour transporter les voyageurs dans la semaine, et en particulier les travailleurs, sont à moitié vides le samedi, le dimanche et le lundi; si j'ajoute que les cars ont des tarifs de 50 p. 100 moins élevés, la S. N. C. F. a le plus grand intérêt à rétablir ces billets, afin précisément de faire circuler ses rames à plein et de réaliser un bénéfice. En effet, puisque la constitution des rames n'est pas modifiée en fin de semaine, pourquoi la S. N. C. F. ne prend-elle pas ses dispositions pour que les wagons soient remplis de voyageurs, alors que les trains sont surtout utilisés par les voyageurs bénéficiant de tarifs réduits ?

Je prendrai un exemple concret. En Seine-et-Oise, dans la localité où je me rends chaque soir, le billet d'aller et retour en 3e classe, coûte 384 francs, alors qu'il ne revient qu'à 200 francs en autocar. Naturellement, le dimanche, toute la population utilise ce dernier moyen de transport.

Dans son propre intérêt la S. N. C. F. devrait reprendre l'examen de cette question et donner satisfaction aux populations de banlieue qui réclament avec insistance le rétablissement de ces billets dits « bon dimanche », dans les conditions où ils existaient avant 1939.

M. le président. La parole est à M. Dronne pour expliquer son vote.

M. Dronne. Mon intervention est faite à titre personnel, je tiens à le souligner.

L'an dernier, lors de la discussion du budget, le ministre alors en place nous a expliqué qu'il avait procédé à certaines mutations du haut personnel de la S. N. C. F. afin de réaliser « sa » politique de réforme et de mettre fin au déficit de nos chemins de fer.

Or, plus d'une année après, nous constatons que les réformes ne sont pas encore intervenues; quant au déficit, il n'est ni réduit ni supprimé, mais il a au contraire sensiblement augmenté.

Je considère qu'il est possible à la S. N. C. F. d'équilibrer ses recettes et ses dépenses, moyennant une organisation adéquate.

Mon vote négatif a simplement pour but d'exprimer ma volonté de voir ces réformes intervenir le plus rapidement possible, non seulement quant à une réorganisation interne de la S. N. C. F., mais encore à une véritable coordination du rail et de la route tenant compte du seul intérêt général et non pas d'intérêts particuliers, qu'il s'agisse de ceux de la S. N. C. F. ou de ceux des routiers.

M. le président. La parole est à M. Aubert, pour expliquer son vote.

M. Aubert. Mes chers collègues, je pense que s'il est, en effet, un problème essentiel dans ce budget, c'est bien celui de la S. N. C. F. Mais il faut, lorsqu'on en parle, se dégager de toute espèce de lieux communs ou d'informations gratuites.

Le prédécesseur de M. le ministre actuel nous avait promis un débat sur cette question dans un délai relativement proche, que maintenant nous ne pouvons plus espérer avant la rentrée parlementaire, mais nous serions heureux d'entendre, de la bouche même de M. le ministre, l'affirmation que, dès la rentrée du Parlement, un grand débat sera instauré sur la S. N. C. F. et sur le problème de la coordination.

J'ai entendu ce qu'a dit tout à l'heure M. Dronne. Je suis moins optimiste que lui et, en tant que rapporteur de la coordination, je serais parfaitement heureux de connaître les moyens par lesquels il est possible d'équilibrer les recettes et les dépenses de la S. N. C. F. Je pense tout de même que, dans une large mesure, on peut remédier à son déficit ou le situer aux postes auxquels il doit être réellement mis.

Sous cette réserve, et en demandant à M. le ministre de bien vouloir nous renouveler les promesses de son prédécesseur, le groupe socialiste votera l'ensemble du projet.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 6 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (caisse nationale d'épargne, imprimerie nationale, ordre de la libération, monnaies et médailles, Légion d'honneur, postes, télégraphes et téléphones).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 525, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (radiodiffusion française).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 526, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. *(Assentiment.)*

— 7 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la loi n° 49-588 du 25 avril 1949 créant des promotions dans la Légion d'honneur au profit des combattants décorés de la Légion d'honneur ou de la médaille militaire pour faits de guerre dans la période qui va du mois d'août 1914 à la promotion Fayolle incluse.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 524, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. *(Assentiment.)*

Le Conseil voudra sous doute suspendre la séance pendant quelques instants ? *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures cinquante-cinq minutes, est reprise à dix-huit heures vingt-cinq minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

— 8 —

DEVELOPPEMENT DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1950

Discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (travaux publics, transports et tourisme: II. — Aviation civile et commerciale). (N°s 456 et 483, année 1950.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil, un décret nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

M. Septembre, chef du cabinet du ministre.

M. Partrat, chef du cabinet du ministre.

M. Marbot, contrôleur d'Etat.
M. Dorges, secrétaire général aux travaux publics.
M. Bernard (Renaud), directeur du personnel.
M. Besnard, chef de service, adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports.
M. Pellier, directeur des voies navigables et des ports maritimes.
M. Rumpler, directeur des routes.
M. Ingrand, commissaire général au tourisme.
M. Larrieu, chef de bureau au commissariat général au tourisme.
M. le général Hurault, directeur de l'institut géographique national.
M. Hederer, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.
M. Wetzel, directeur adjoint de la navigation et des transports aériens.
M. Cazes, directeur des bases aériennes.
M. Guillerand, chef de service à l'administration générale.
M. Trochon, inspecteur général de la météorologie nationale.
M. Cornu, chargé du service de l'aviation légère et sportive.
Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Maurice Walker, *rapporteur de la commission des finances.* Mes chers collègues, la date même à laquelle nous sommes appelés à examiner le budget de l'aviation civile et commerciale m'autorise à faire précéder mon exposé de quelques remarques d'ordre général.

Nous sommes en juillet, à fin juillet même; près des trois quarts des dépenses sont engagées ou peuvent être engagées, et dans la mesure où un budget est le reflet d'une politique et d'un plan d'ensemble il est difficile au cours d'un exercice à moitié écoulé de demander au ministre responsable de modifier sa politique.

D'ailleurs les débats budgétaires sont devenus peu propices, vu leur précipitation, à une discussion sur les objectifs poursuivis. Aussi je me permettrai d'exprimer le souhait que, dès la rentrée du Parlement, nous soyons mis en mesure de confronter dans un large débat nos opinions en cette matière avec celle du ministre responsable de ce département.

Il est certain que, sur l'organisation même du secrétariat à l'aviation civile et commerciale, sur l'organisation des aérodromes, sur les services de l'aviation légère et sportive, sur le groupement aérien et sur la subvention à Air-France, il y aurait intérêt à ce qu'au cours d'un large débat le Conseil de la République puisse exprimer son avis.

Nous osons espérer, monsieur le ministre, que vous accepterez ce rendez-vous. Si vous le faites, je vous en remercie d'avance.

Sur le budget même, mes chers collègues, je voudrais vous faire les remarques suivantes.

Le budget qui vous est soumis s'élève, après la proposition de votre commission des finances, à 9.756.940.000 francs en augmentation de 282.198.000 francs sur le budget définitif de 1949.

Je vous rappelle que le budget primitif de 1949 avait été voté pour un total de 8.566.231.000 francs, mais qu'au cours de l'année 906.281.100 francs de crédits furent accordés pour faire face principalement à l'application de réformes statutaires concernant le personnel de l'administration centrale à l'application des deux premières tranches de reclassement, à l'attribution d'une prime spéciale de transport et à l'ajustement de diverses charges, conséquences d'indemnités de pertes au change.

Les augmentations du budget de 1950 par rapport au budget définitif de 1949 portent principalement sur les charges de personnel pour plus de 293 millions, sur les charges sociales pour 56 millions, et 8 millions sur les subventions. Par contre il y a diminution de 40 millions sur les dépenses de matériel et de fonctionnement, de 25 millions sur les charges économiques et de 10 millions sur les dépenses diverses.

Le poste le plus important étant celui des dépenses du personnel, je voudrais vous rappeler que l'effectif budgétaire était de 9.536 personnes au 31 décembre 1949, dont 6.175 fonctionnaires, 933 agents contractuels, 37 agents temporaires, 731 auxiliaires, 1.394 ouvriers non titulaires et 229 personnels militaires

Ces chiffres ne comprennent pas l'effectif des agents qui étaient rétribués sur les crédits du matériel et de travaux, qui sont maintenant reportés sur les crédits de personnel et qui comprennent 596 personnes, dont 24 employés de bureaux, 272 auxiliaires et 300 ouvriers.

Les propositions nouvelles qui figurent dans le budget s'analysent comme suit: 636 créations d'emplois gagés, et 260 emplois non gagés. Ces derniers s'entendent pour 60 personnes des services, 60 personnes des services extérieurs, 160 contractuels du service des télécommunications et de la signalisation, 40 spécialistes de la météorologie.

Ces créations doivent permettre la perception plus régulière des taxes sur tous les aérodromes et un fonctionnement plus normal des services de sécurité, tant dans la métropole que dans les territoires d'outre-mer.

Je vous signale aussi les transformations d'emplois à la direction des bases aériennes qui concernent 107 emplois d'ingénieurs de travaux.

Je vous signale enfin que 31 millions sont demandés pour attribution d'indemnités au personnel navigant de l'aviation légère et sportive et 18 millions pour attribution de la majoration de 50 p. 100 prévue par la loi du 25 février 1946 applicable aux heures de travail effectuées la nuit et les dimanches, ainsi que celles effectuées au delà de la 48e heure.

Au sujet de ces crédits de personnel, nous voudrions, monsieur le ministre, avoir l'assurance que les divers crédits prévus aux chapitres 1050, 1070 et 1080 sont à la fois suffisants et répartis entre ces chapitres d'une manière qui puisse donner au personnel considéré les satisfactions auxquelles il a droit en application du statut de 1950, et ceci dès cette année.

La réduction de 158.825.000 francs opérée par voie de lettre rectificative sur les dépenses de matériel et de fonctionnement porte principalement sur une réduction de 10 millions relative aux frais de déplacement et de mission, de 29 millions sur le fonctionnement de la navigation aérienne, de 23 millions sur les dépenses de fonctionnement de la météorologie, de 50 millions sur les frais de correspondance, de télégraphe et de téléphone, et de 13 millions sur les travaux d'entretien des bases aériennes.

Votre commission des finances exprime le vœu que les dépenses afférentes au groupement aérien du ministère soient serrées de très près. J'ai, dans mon rapport, fourni quelques éléments indicatifs quant à l'importance de ce groupement au point de vue du personnel, du matériel et de son utilisation.

Je vous demanderai, monsieur le ministre, de nous dire si dans ce domaine vous envisagez des mesures de compression de dépenses.

La commission des finances a aussi exprimé le désir pour ce ministère, comme d'ailleurs pour tous les autres, que la contraction actuelle des locaux occupés tant à Paris qu'en province se poursuive, libérant ainsi, à l'usage d'habitation, des immeubles qui, vraiment, n'offrent pas tous le caractère de locaux administratifs.

Sans vouloir maintenant anticiper sur le grand débat que nous souhaitons tous ici, votre commission a néanmoins tenu, ainsi que l'indique mon rapport, à marquer les grandes lignes de réformes générales qu'elle voudrait vous voir entreprendre, monsieur le ministre.

Elle vous demande de concentrer les efforts sur les aérodromes les plus importants vous faisant remarquer que plus de 150 terrains sont entretenus et que du personnel est réparti sur 69 aérodromes, que certains aérodromes ne semblent pas bénéficier d'un trafic notable et qu'à son avis une concentration sur les aérodromes de Paris et les sept ou huit aérodromes provinciaux importants serait une sage mesure.

Elle voudrait aussi vous voir poursuivre d'une façon active un plan de concession totale ou partielle des petits aérodromes ou collectivités locales et ne voir l'Etat prendre une part des frais que là où il y a un trafic d'intérêt national.

Elle vous demande aussi d'examiner dans quelle mesure on peut envisager la répartition des charges des services d'outre-mer entre la métropole et les territoires intéressés.

En conclusion de ce trop long exposé, je voudrais ajouter que votre commission des finances salue les victimes des dernières catastrophes aériennes, qu'elle rend hommage à la valeur et au courage des équipages et qu'elle demande au Gouvernement d'envisager une procédure budgétaire qui permette au Conseil de s'associer plus effectivement à la politique que la France se doit de suivre en matière d'aviation civile et commerciale. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. Monsieur le rapporteur, le Conseil tout entier s'associe à l'hommage et à la sympathie attristée que vous venez d'exprimer à l'adresse des victimes des dernières catastrophes.

M. Antoine Pinay, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement s'associe également à l'hommage rendu aux victimes des différentes catastrophes et s'engage à prendre toutes les dispositions qui dépendront de lui afin d'en éviter le retour.

M. le président. La parole est à M. de Gracia, en remplacement de M. Fouques-Duparc, rapporteur de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. Lucien de Gracia, *rapporteur de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, le rapport de notre collègue Fouques-Dupare, au nom de la commission des transports, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés au fonctionnement des services civils et de l'aviation civile et commerciale, vous a été distribué.

Je vous éviterai de longs commentaires, quelque importants qu'ils soient. La commission des transports, à l'unanimité, s'est déclarée d'accord avec la commission des finances, mais a tenu à présenter des observations et à vous demander quelques précisions, monsieur le ministre, tout d'abord sur la compagnie Air France, ensuite sur un ministère de l'air unique, sur le statut de l'aviation civile et la création d'une piste de type A à Brétigny.

Sur les effectifs et matériels employés par la compagnie Air France, le rapporteur rappelle les observations présentées par M. Moreau, à l'Assemblée nationale, sur l'augmentation constante du personnel employé par la compagnie nationale et son équipement en avions surclassés. Il fait un parallèle intéressant entre la vitesse de rotation de nos avions comparée à celle des avions d'autres sociétés étrangères.

La commission des moyens de communication, à l'occasion du vote des crédits d'investissement, a attiré l'attention des dirigeants d'Air France sur l'inconvénient qu'il y aurait à poursuivre une politique qu'elle considère comme pleine de dangers.

Sur l'aviation légère et sportive, sur le ministère unique, la commission se déclare en faveur du rattachement de l'aviation légère et sportive au ministère de l'air. Une controverse s'est établie sur ce point à l'Assemblée nationale et il nous paraît évident que l'aviation légère et sportive qui, à l'origine, était conçue comme une aviation de préparation militaire, est plus à sa place au ministère de l'air qu'à l'aviation civile et commerciale. De plus, le ministère de l'air unique oblige à rechercher des solutions d'économie, plutôt que de continuer l'actuelle politique des terrains et de l'infrastructure radio.

La commission pense que, par le ministère de l'air ressuscité, on peut espérer à moindres frais une renaissance rapide de l'aviation française.

En ce qui concerne le statut de l'aviation civile, votre commission ne peut que le réclamer une fois de plus. Nous craignons, étant donné le retard apporté à cette étude, de ne pas le voir discuté de sitôt.

J'en viens à la création d'une piste du type A à Brétigny. Cela me donne l'occasion de vous demander où en est ce projet de réalisation d'une piste de la classe A qui devait être construite sur la base du centre d'essais en vols de Brétigny, et de nous dire si vous portez toujours intérêt à cet ouvrage, si vous pensez que nous le verrons se réaliser prochainement, c'est-à-dire avant la saison d'hiver, puisque, si l'on apportait du retard à cette réalisation, des crédits supplémentaires de l'ordre de 10 à 15 p. 100 seraient nécessaires. Comme ils jouent sur une somme d'environ un milliard, les suppléments de crédits seraient fort importants et nous voulons éviter cette dépense inutile.

Au delà de ces observations, je le répète, la commission des transports donne un avis favorable et laisse à l'Assemblée le soin d'en tirer d'autres conclusions. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Je voudrais apporter dans cette discussion générale sur le budget de l'aviation civile les opinions de notre groupe communiste. Nous dirons simplement que l'orientation du Gouvernement en ce domaine de l'aviation civile suit la ligne de sa politique générale.

En voici les principes qui se dégagent de plus en plus clairement devant l'opinion publique française: abandon de l'indépendance nationale, subordination au plan général de préparation à la guerre impérialiste, régression sociale sur toute la ligne.

Cette orientation se traduit, dans le budget de l'aviation civile, de la façon suivante:

a) Fermeture des usines produisant du matériel aérien français pour laisser le champ libre au matériel américain de qualité souvent inférieure et sabotage de la création de nos prototypes. La liquidation de la S. N. E. C. M. A. en est un exemple typique qu'a évoqué hier mon ami Souquière.

b) Abandon de l'exploitation d'appareils français, pour ôter tout rival français aux appareils américains; mon ami Jacques Grésa l'a suffisamment démontré à l'Assemblée nationale, sans qu'en aucun point sa démonstration puisse être réfutée, pour que je sois dispensé de la répéter à cette tribune.

c) Absence de lumière sur les accidents d'aviation, en dépit de fortes présomptions de sabotage, laissant se perpétuer cette politique de catastrophes et de restrictions sur la sécurité de notre aviation civile.

d) Inadmissible retard dans la mise en pratique du statut du personnel navigant.

e) Non satisfaction des revendications les plus modestes et les plus légitimes du personnel en ce qui concerne son logement et son transport, en rapport avec les conditions particulières de son horaire de travail, en ce qui concerne le supplément du taux de salaire pour les horaires de nuit.

f) Mesures de répression et de licenciement à l'égard de syndicalistes du personnel de l'aviation — républicain et résistant — tandis qu'un ingénieur nazi est placé à la tête d'une entreprise française d'aviation et que d'éminents techniciens lui sont subordonnés.

En conclusion, le Gouvernement procède à un sabotage progressif de l'aviation française. Les gouvernements éphémères se succèdent au fur et à mesure que la colère montante du peuple les fait culbuter, mais leur politique de soumission à l'impérialisme américain, d'exploitation de guerre subsiste avec constance.

Leur politique, en ce qui concerne l'aviation civile, se traduit par les abandons successifs de lignes.

Il n'y a qu'une ligne qu'ils maintiennent, c'est leur ligne de réaction et de préparation à la guerre, sous l'égide des maîtres américains. Mais cette ligne elle-même, sous la pression du peuple, sera bientôt abandonnée. Le Gouvernement d'union démocratique que veut le peuple et qu'il imposera, rendra à la France, qui fut parmi les premières dans le domaine de l'aviation, la place d'honneur dont elle est digne. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses de fonctionnement des services civils de l'exercice 1950 (section II. — Aviation civile et commerciale), des crédits s'élevant à la somme totale de 9.756.940.000 francs et répartis, par service et par chapitre, conformément à l'état annexé à la présente loi ».

Ce texte est réservé jusqu'à l'examen de l'état annexé.

Je donne lecture de l'Etat annexé:

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

II. — Aviation civile et commerciale.

4e PARTIE. — PERSONNEL

« Chap. 1000. — Traitements du personnel titulaire de l'administration centrale, 70.218.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1000.

(*Le chapitre 1000 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1010. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale ou mis à sa disposition, 22 millions 880.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1020. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 46.600.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1030. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 14.492.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1040. — Indemnités et allocations diverses au personnel de l'administration centrale et au personnel détaché à l'administration centrale, 3.832.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1050. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Traitements du personnel administratif et de maîtrise, 94.303.000 francs. »

Je suis saisi de deux amendements ayant même objet et qui peuvent être soumis à une discussion commune.

Le premier (n° 2), présenté par M. Méric et les membres du groupe socialiste, le second (n° 4), présenté par M. Jules Pouget, tendant à réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs et ramener, en conséquence, sa dotation à 94 millions 302.000 francs.

La parole est à M. Méric.

M. Méric. Mon amendement aurait intéressé non seulement le chapitre 1050, mais aussi les chapitres 1070 et 1080. Il a pour but de demander au Gouvernement une déclaration nette et précise.

Son objet est d'apporter aux personnels administratifs des services extérieurs de l'aviation civile et commerciale une solution définitive à leur revendication la plus légitime, qu'ils attendent depuis des années, monsieur le ministre. Il faut fixer dans les délais les plus brefs le statut des personnels administratifs des services extérieurs de l'aviation civile et commerciale.

Les intéressés attendent toujours la signature du décret fixant le statut, et subissent un grave préjudice. En effet, lors du classement indiciaire des grades et emplois prévus par le décret n° 48-1108 du 10 juillet 1948 et de la revision du classement autorisé par le décret n° 49-508 du 14 avril 1949, ce personnel n'a pas été classé comme il aurait dû l'être en raison du projet de statut en instance. Cette incidence fâcheuse porte un préjudice pécuniaire au personnel de ce service depuis 1948.

Cette opération eût été possible, puisque aussi bien les personnels similaires des finances et des P. T. T. ont obtenu leurs transformations d'emplois, en 1948, alors que leurs statuts définitifs ne sont pas fixés. Par ailleurs, les personnels de préfecture ont obtenu satisfaction en 1949. Les transformations d'emplois dans les ministères des finances et des P. T. T. ont porté sur des dizaines de milliers d'emplois et, dans les préfectures, sur 2.200. Pour les services extérieurs de l'aviation civile, elle n'affecterait que 200 emplois. En outre, il est à noter que les personnels techniques de ces mêmes services ont bénéficié le 1er janvier 1948 d'un reclassement substantiel.

Ainsi donc, mes chers collègues, les personnels extérieurs de l'aviation civile et commerciale ne pourraient attendre plus longtemps pour bénéficier des mêmes avantages que le personnel des autres administrations. En vous invitant à voter notre amendement, nous demandons au Conseil de la République de fixer une volonté commune pour voir se réaliser dans le plus bref délai un acte de justice. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je voudrais vous faire remarquer que la commission des finances s'est penchée sur ce problème, mais elle a jugé que les explications qui avaient été données à l'Assemblée nationale lors d'un abattement sur ce chapitre avaient été suffisantes.

Néanmoins, vous avez pu remarquer que, dans mon rapport, j'ai posé la question à M. le ministre, et je m'associe à l'intervention de M. Méric pour demander à M. le ministre de préciser sa position sur ce problème.

M. le ministre. Je demande la parole

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Voilà un point sur lequel le Gouvernement sera heureux de donner satisfaction. Il y a cependant une condition: c'est que vous preniez certaines initiatives de transfert de crédits. Le personnel est actuellement régi par le décret du 11 février 1935. Ce statut doit être revisé en application de la loi du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires. Un projet de règlement d'administration publique a été soumis à cet effet au ministère des finances et à la fonction publique; mais, ces administrations ont fait connaître officieusement que ce règlement ne pourra être soumis à l'avis du conseil d'Etat que lorsque les crédits nécessaires à la création du cadre nouveau auront été inscrits au budget de l'aviation civile, chapitre 1050.

Cette création s'analyse finalement en une transformation d'emplois existants qui nécessiterait une augmentation de crédits de 15.265.000 francs au chapitre 1050.

Etant donné qu'il n'y a pas de crédit figurant au budget, la situation risquerait de se prolonger, et, pour donner satisfaction à l'Assemblée, aussi bien qu'à M. le rapporteur et qu'à l'auteur de l'amendement, je signalerai que le ministère des travaux publics et la direction de l'aviation civile s'accommoderaient d'un transfert de crédit de 2.327.000 francs, du chapitre 1070 au chapitre 1050 et de 12.938.000 francs du chapitre 1080 au même chapitre 1050.

Comme, en cette matière, le Gouvernement n'a pas d'initiative, il vous suggère de proposer ce transfert, par un amendement auquel je donne, par avance, mon accord.

M. le rapoprteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je n'ai pas eu le temps de rédiger l'amendement que suggère M. le ministre, mais la commission des finances est d'accord avec son objet. Monsieur le président, je vous demande de m'accorder le temps nécessaire à sa rédaction.

M. Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Monsieur le ministre, je vous remercie des explications que vous nous avez données, mais je ne pense pas que cette transformation nécessite une augmentation de crédits.

J'ai sous les yeux une étude qui a été faite par le personnel des services extérieurs de l'aviation civile et commerciale, qui concerne naturellement les chapitres 1050, 1070 et 1080, et je serais heureux que vous preniez contact, monsieur le ministre, avec les responsables du personnel de ces servics. Alors vous seriez d'accord, je le crois, avec leurs propositions.

J'apprends à l'instant que la direction du budget du ministère des finances aurait décidé de ne pas présenter au conseil d'Etat le projet de décret que le secrétariat général à l'aviation civile lui avait adressé le 7 juin pour accord. Cette décision, si le transfert de crédit n'avait pas lieu, aurait pour résultat de priver ce personnel des transformations d'emplois pour l'année 1950. Pour cette raison, je consens à accepter l'amendement que la commission des finances va proposer, et qui tend à ce transfert de crédits.

J'insiste auprès de vous, monsieur le ministre, pour que vous preniez contact avec les organisations syndicales de ces services. Je suis certain que les propositions qu'elles vous feront, apporteront la démonstration qu'il n'y a pas besoin d'augmenter les crédits.

M. le président La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. La solution que je vous propose aurait pour résultat de permettre l'approbation immédiate du statut et de procéder à l'amélioration des situations qui en découle. La question des contacts est une affaire qui peut suivre et qui nous permettra de mettre au point, avec le personnel, les problèmes qui pourraient faire l'objet de certaines frictions. Mais, pour que nous puissions faire procéder à l'approbation du statut, il est nécessaire que vous acceptiez, par voie d'amendement de transférer les crédits des chapitres 1070 et 1080 au chapitre 1050.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le président, je dépose un amendement qui tend à augmenter les crédits du chapitre 1050 de 15.265.000 francs et à diminuer de 2.327.000 francs les crédits du chapitre 1070 et de 12.938.000 francs ceux du chapitre 1080.

Je me demande, d'ailleurs, si nous avons le droit de prendre cette initiative et si cet amendement est recevable.

M. Méric. Il l'est parfaitement.

M. François Dumas. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. François Dumas.

M. François Dumas. Le docteur Pouget a déposé un autre amendement qui est lié à celui dont nous discutons actuellement.

M. le président. L'amendement déposé par M. le docteur Pouget ne s'inspire peut-être pas des mêmes préoccupations, mais il est absolument le même.

Vous êtes sans doute chargé de le défendre à la place de M. le docteur Pouget ?

M. François Dumas. M. le docteur Pouget m'a, en effet, prié en son absence de défendre cet amendement et, devant les explications de notre collègue M. Méric et celles de M. le ministre j'ai tout lieu de penser que c'est toujours pour les mêmes raisons, mais en invoquant d'autres arguments, que le docteur Pouget a proposé lui aussi un abattement de 1.000 francs.

Il s'agit bien du même personnel qui, pour n'être pas très nombreux, est cependant important. Je ne vous infligerai pas la lecture des raisons qui ont motivé l'amendement, puisqu'aussi bien nous tendons au même but et qu'il semble que nous allons obtenir satisfaction. Je veux simplement rappeler que, d'après les renseignements qui ont été fournis à notre collègue, en quatre ans, on a examiné successivement dix-sept fois le projet de statut. Nous osons espérer que la dix-huitième fois nous aboutirons!

Le docteur Pouget a le sentiment que pour aboutir sûrement il faudrait que le ministre veuille bien réunir autour d'une même table les directeurs des différents services car si le statut n'est pas adopté c'est en raison d'un véritable chassé-croisé entre les différents services.

Dans ces conditions, je me rallie, au nom de mon collègue M. Pouget, à l'amendement de la commission des finances.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

L'amendement de M. Pouget est retiré. Je suppose qu'il en est de même de l'amendement de M. Méric. (*Assentiment.*)

Dans ces conditions je mets aux voix l'amendement de M. Walker, présenté au nom de la commission des finances, tendant:

1° A augmenter de 15.265.000 francs le crédit du chapitre 1050 et d'en porter, en conséquence, la dotaton à 109.568.000 francs;

2° A réduire de 2.327.000 francs le crédit du chapitre 1070 et à en ramener, en conséquence, la dotation à 2.659.000 francs;

3° A réduire de 12.938.000 francs le crédit du chapitre 1080 et à en ramener, en conséquence, la dotation à 175.259.000 francs.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il encore la parole sur le chapitre 1050 ?...

Dans ces conditions, ce chapitre est au nouveau chiffre de 109.568.000 francs.

« Chap. 1060. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel administratif et de maîtrise, 3.045.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1070. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Traitements du personnel du cadre complémentaire, 2.659.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1080. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires du personnel auxiliaire, 175 millions 259.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1090. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel auxiliaire et aux agents du cadre complémentaire, 5.961.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1100. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires et indemnités du personnel ouvrier, 363.447.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1110. — Ouvriers permanents des bases aériennes. — Salaires et indemnités, 77 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1120. — Navigation et transports aériens. — Traitements du personnel spécialiste, 1.265.180.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 5), M. Chaintron et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 1.265.179.000 francs.

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous demandons une réduction de mille francs à titre indicatif en vue de porter de 1.012 à 1.573 le nombre des contrôleurs de la navigation aérienne.

Les arguments sont simples. Ces agents contrôleurs sont en fait — d'après ce qu'en disent les agents de l'aviation civile — la cheville ouvrière de la sécurité aérienne. C'est un faux-fuyant démagogique de prétendre que, la sécurité étant assurée par l'ensemble du personnel, il n'est pas besoin d'augmenter le nombre des contrôleurs.

Il est certain que chacun, même le plus modeste travailleur de notre aviation civile, est soucieux du moindre détail susceptible d'améliorer la sécurité de nos transports aériens. Il n'est cependant pas douteux que la sécurité ne peut être améliorée que dans la mesure où il y a précisément des hommes responsables et des techniciens capables.

En fait, ces hommes existent, mais ils n'ont ni le titre ni les émoluments correspondants à leur fonction. En réalité, c'est un moyen de faire assurer la sécurité au rabais par des agents qui n'ont ni le titre ni le traitement correspondant à l'emploi qu'en fait ils occupent.

Si les agents actuels sont qualifiés, il faut les payer et leur donner le titre correspondant. Il faut, par conséquent, voter les crédits nécessaires. Les textes d'application suivront et permettront la sélection du personnel. C'est pourquoi nous avons déposé cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Ce corps des contrôleurs est tout nouvellement créé ; il vient d'être mis en place.

L'administration ne voit pas pour le moment la nécessité d'en augmenter l'effectif. On attend de voir comment il se comportera, quels sont les services qu'il pourra rendre. Au budget prochain, si le besoin en était nécessaire, nous demanderions les crédits correspondants. Mais, pour le moment, nous n'envisageons aucune augmentation d'effectif qui, d'ailleurs, ne semble pas nécessaire.

M. Chaintron. Monsieur le ministre, les catastrophes aériennes récentes ne sont-elles pas suffisantes pour la rendre nécessaire ?

M. le président. Monsieur Chaintron, maintenez-vous votre amendement ?

M. Chaintron. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 1120 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 1120 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1130. — Navigation et transports aériens. — Rémunération du personnel contractuel, 167 millions 267.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1140. — Navigation et transports aériens. — Indemnités, 146.977.000 francs. »

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous sommes partisans du relèvement des taux des indemnités pour le travail de nuit. Les taux horaires actuellement pratiqués sont insuffisants. Ils s'élèvent à 15 ou 18 francs. Les sujétions du métier sont grandes et l'on doit, par conséquent, en tenir compte.

Il faudrait porter ce taux horaire à notre avis, et en accord avec les syndicats, à 35 francs et les attribuer sans discrimination.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 1140 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 1140 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1150. — Groupement aérien du ministère. — Rémunération du personnel contractuel, 66 millions 858.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1160. — Aviation légère et sportive. — Rémunération du personnel contractuel, 130.743.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1170. — Météorologie nationale. — Traitements du personnel spécialiste, 619.899.000 francs. »

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous sommes opposés à la réduction de ce crédit concernant le personnel de l'imprimerie et de la météorologie. Voici pourquoi : Selon même le statut de ce personnel il est prévu que les salaires devront être établis en conformité avec ceux des professionnels similaires de l'industrie privée. Or, les travailleurs de l'industrie privée correspondante ont été augmentés à deux reprises, en 1948 et en 1950.

Nous invitons donc le Gouvernement à faire bénéficier ces ouvriers imprimeurs des majorations successives dont ont bénéficié les ouvriers de l'industrie privée depuis 1948, soit 16,5 p. 100 en premier lieu et 8,5 p. 100 pour la deuxième augmentation.

Tel est le sens de notre opposition à la réduction indicative proposée sur ce chapitre.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Ces deux questions vont être résolues dans le cadre des nouveaux bordereaux de salaires qui seront établis lors de la mise en vigueur des conventions collectives dans le secteur privé.

Il est difficile de procéder à des augmentations désordonnées au moment où les conventions collectives sont à l'étude. C'est pourquoi je demande au Conseil de la République de ne pas s'associer à la demande de M. Chaintron.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 1170 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 1170 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1180. — Météorologie nationale. — Rémunération du personnel contractuel, 13.423.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1190. — Météorologie nationale. — Indemnités, 67 millions 744.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1200. — Bases aériennes. — Fonctionnaires des ponts et chaussées, 273.458.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1210. — Bases aériennes. — Rémunération du personnel contractuel, 110.803.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1220. — Bases aériennes. — Indemnités, 14 millions 461.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1230. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 59 147.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1240. — Attachés civils de l'air. — Traitements et salaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 1250. — Attachés civils de l'air. — Indemnités. » — (Mémoire.)

« Chap. 1260. — Indemnités de résidence, 346 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1270. — Supplément familial de traitement, 25 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1280. — Indemnités aux personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 20.872.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1290. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée et de disponibilité et dépenses occasionnées par les comités médicaux, 8.981.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Matériel de l'administration centrale, 13 millions 197.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3010. — Remboursement des frais de déplacement et de missions, 170 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3020. — Fonctionnement du groupe aérien du ministère — Carburants et ingrédients, 89.399.000 francs. »

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous sommes opposés à la réduction proposée en ce qui concerne le groupe aérien civil du ministère.

De l'avis même des responsables du ministère, ce groupe a été reconnu nécessaire et si on le supprimait, il faudrait demander à l'aviation privée d'assurer, dans des conditions plus mauvaises et plus onéreuses, les mêmes services. Ce groupe assure, en effet, les liaisons propres à l'aviation civile, transports de personnel et de matériel des aérodromes.

Nous nous opposons donc à la réduction proposée par la commission.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Si M. Chaintron n'avait pas demandé le rétablissement du crédit initial, je l'aurais fait moi-même.

En effet, les tâches du groupement aérien sont très diverses. Il s'occupe de la mise au point des appareils radio et des services de sécurité, des liaisons avec les territoires d'outre-mer,

de la mise en place et de l'entretien des installations, de l'instruction du personnel navigant de l'aviation civile et des missions spéciales.

Les effectifs ont déjà été réduits dans d'énormes proportions; la réduction globale est de 50 p. 100 depuis 1947.

Le nombre des appareils était de 17 en 1947; il n'est plus que de 9 en 1950. Le personnel navigant comprenait 40 personnes, il n'en compte plus que 19. Le nombre des appareils affectés à la section école et entraînement était de 35, il n'est plus que de 18. Le nombre de moniteurs qui était de 3 n'est plus que de 2.

En ce qui concerne la section photographique aérienne, il ne reste plus que 4 appareils en 1950 sur les 14 qui existaient en 1947. De 13 unités, le personnel a été ramené à 7.

Réduire encore ces chiffres, c'est s'exposer à ne pas pouvoir assurer les services prévus; d'autre part, en utilisant des appareils en nombre insuffisant, nous risquerions des catastrophes.

Je demande donc au Conseil de renoncer à l'abattement proposé par la commission des finances.

M. le président. Monsieur le ministre, vous demandez au Conseil de reprendre les chiffres de l'Assemblée nationale ?

M. le ministre. Oui, c'est cela.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances avait proposé un abattement pour obtenir des explications de M. le ministre. Au nom de la commission, je me déclare satisfait de ces explications et je retire l'abattement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3020 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de l'Assemblée nationale, c'est-à-dire 90 millions de francs.

(*Le chapitre 3020, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3030. — Remboursement forfaitaire à la compagnie Air France des frais d'escale des appareils du groupement aérien du ministère, 13 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3040. — Aviation légère et sportive. — Matériel et frais de fonctionnement, 42.048.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3050. — Aviation légère et sportive. — Entretien et réparation du matériel volant, 117.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3060. — Aéroports et navigation aérienne. — Matériel et frais de fonctionnement 826.404.000 francs. »

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous sommes opposés à la réduction du crédit affectée au conseil médical. En effet, tant de questions sanitaires nouvelles se posent dans cette activité relativement récente de l'aviation, qu'il faut absolument un conseil médical les étudiant en liaison avec les expériences quotidiennes. Il suffit d'ailleurs de lire dans le rapport de M. Walker, pages 18 et 19, la longue énumération des services rendus par ce conseil médical pour en voir la justification, et par conséquent, pour être opposé à la réduction des crédits qui lui sont affectés.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je remercie M. Chaintron de m'aider à défendre ces crédits. Les observations que j'avais à faire sont rigoureusement les mêmes. Ce conseil a des tâches très importantes. Il est composé de médecins dont la valeur et la distinction sont connus de tous. Y figurent des professeurs de facultés, des médecins des hôpitaux, le docteur Cavaillon, directeur général de l'hygiène publique et de la santé publique et de la population.

Il y a une médecine nouvelle aéronautique avec laquelle il est nécessaire de faire des mises au point et de surveiller l'application sur les aérodromes et dans les établissements aéronautiques. Par conséquent, je demande à la commission de vouloir bien maintenir les propositions de l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances avait proposé cette réduction de 1.000 francs, car elle se rappelait qu'au moment de la discussion budgétaire de l'exercice 1949, le Conseil de la République avait demandé la suppression d'un emploi de médecin inspecteur chargé de coordonner l'ensemble des services médico-sociaux. C'était dans ce but que la réduction était proposée.

M. le président. La parole est à M .le ministre.

M. le ministre. C'est un autre problème.

Le conseil supérieur a une tâche fort importante à remplir et je vous demande de maintenir le crédit.

M. le président. La commission accepte-t-elle le chiffre de l'Assemblée nationale ?

M. le rapporteur. Nous l'acceptons.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 3060 avec le chiffre de l'Assemblée nationale, soit 826.405.000 francs.

(*Le chapitre 3060, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3070. — Météorologie nationale. — Matériel et frais de fonctionnement, 510.361.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3080. — Bases aériennes. — Matériel et frais de fonctionnement, 47.800.000 francs. »

Par voie d'amendement, M. de Gracia propose de réduire ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 47.799.000 francs.

La parole est à M. de Gracia.

M. Lucien de Gracia. Mesdames, messieurs, dans la réforme d'intérêt général du budget de l'aviation civile, le rapporteur de la Commission des finances, M. Walker, fait ressortir que des économies importantes apparaîtraient susceptibles de résulter d'un arrêt de l'exploitation des hydravions Latécoère 631 et de la mise en sommeil des hydrobases.

Le 22 juin, dans son rapport sur les crédits de l'aviation militaire, notre collègue M. Pellene précisait que 250 millions devaient intervenir en vertu de paiement sur les travaux exécutés sur les 3 hydravions Latécoère 631 destinés à l'aéronavale.

Il exprimait, à cette occasion, le désir du Conseil de la République de connaître le résultat de l'enquête sur le dernier accident survenu à un appareil de cette série.

Le 25 mai, j'ai déposé moi-même à M. le ministre des travaux publics et des transports, une question orale avec débat dans le même sens.

Jusqu'à ce jour, nous n'avons pas eu de réponse.

Pourtant, c'est tout l'avenir de l'hydraviation française et des hydrobases qui se joue actuellement, comme une suite logique à ce dernier drame.

C'est une profonde iniquité et une profonde erreur de conclure sur une équivoque.

Dans un entretien à bâtons rompus, M. le ministre Chastelain, que j'interrogeais alors, me disait son inquiétude et me déclarait qu'il avait déposé une plainte.

Il ajoutait que, même s'il y avait sabotage, il lui paraissait difficile de revenir sur l'interdiction de vol qui avait suivi, à cause de l'opinion publique.

Ce ne serait pas sérieux, car il en résulterait des usines fermées, des techniciens dispersés, des sociétés d'exploitation privées ruinées, l'unique hydrobase digne de ce nom en sommeil, 5 milliards de matériel appelé à se dégrader.

Je me permets de rappeler les faits.

Le mardi 27 mars, vers dix-sept heures trente-cinq, l'hydravion hexamoteurs Latécoère 631, de la base de Biscarosse, s'engloutissait dans l'océan à 2 miles et demi de la côte, face au cap Ferret.

Douze personnes étaient à bord, qui faisaient partie du personnel technique de l'aviation civile, de la Société Latécoère, de l'exploitation du matériel aéronautique français et de la société d'hélices Ratier. Les conditions atmosphériques étaient excellentes: temps magnifiquement clair, pas un souffle de vent.

J'étais témoin de ce dernier vol en cet instant où tout semblait aller bien à bord, lorsque, subitement, l'hydravion perdit de l'altitude, fit une vrille et tomba dans les flots où il s'engloutit rapidement. Certains témoins disent avoir entendu une explosion avant qu'il touchât les flots.

Dès le lendemain, par les moyens locaux, on s'efforçait de recueillir les corps et les épaves; une commission d'enquête présidée par l'aviateur Bellonte se rendait sur les lieux et par des dispositifs rapidement rassemblés tentait de repêcher les épaves qui gisaient par plus de vingt-cinq mètres de fond.

Cette équipe, ces enquêteurs cherchèrent à établir les causes de ce dramatique accident. L'état de la mer, l'opacité des fonds rendirent inutiles toutes tentatives de sauvetage, donc de constatation, ce qui permit de jouer les équivoques. Cependant, dans la semaine du 14 au 19 mai, grâce à de nouveaux moyens, un temps également très favorable, le repêchage put commencer et, élément par élément, les 6 moteurs, des fragments d'aile et la cellule furent ramenés à bord.

L'enquête, qui jusqu'ici se nourrissait de toutes les hypothèses, permettrait dès lors de déterminer, je pense, les causes de la catastrophe.

Ainsi, monsieur le ministre, nous sommes soucieux de connaître ces causes, d'établir les responsabilités, d'en tirer un enseignement. Nous sommes soucieux aussi des répercussions et des décisions qui ont suivi.

Témoin permanent de ces journées, puisque c'est dans ma mairie que furent ramenés les corps, si je n'ai pas été mêlé personnellement aux enquêteurs, ce n'est pas de mon fait si, au contraire, assez systématiquement, malgré mon désir exprimé, je fus tenu éloigné de l'enquête, si mon souci d'information parut suspect à certains, je n'en connais point les rai-

« Chap. 1080. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires du personnel auxiliaire, 175 millions 259.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1090. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel auxiliaire et aux agents du cadre complémentaire, 5.164.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1100. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires et indemnités du personnel ouvrier, 363.447.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1110. — Ouvriers permanents des bases aériennes. — Salaires et indemnités, 77 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1120. — Navigation et transports aériens. — Traitements du personnel spécialiste, 1.265.180.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 5), M. Chaintron et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 1.265.179.000 francs.

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous demandons une réduction de mille francs à titre indicatif en vue de porter de 1.072 à 1.573 le nombre des contrôleurs de la navigation aérienne.

Les arguments sont simples. Ces agents contrôleurs sont en fait — d'après ce qu'en disent les agents de l'aviation civile — la cheville ouvrière de la sécurité aérienne. C'est un faux-fuyant demagogique de prétendre que, la sécurité étant assurée par l'ensemble du personnel, il n'est pas besoin d'augmenter le nombre des contrôleurs.

Il est certain que chacun, même le plus modeste travailleur de notre aviation civile, est soucieux du moindre détail susceptible d'améliorer la sécurité de nos transports aériens. Il n'est cependant pas douteux que la sécurité ne peut être améliorée que dans la mesure où il y a précisément des hommes responsables et des techniciens capables.

En fait, ces hommes existent, mais ils n'ont ni le titre ni les émoluments correspondants à leur fonction. En réalité, c'est un moyen de faire assurer la sécurité au rabais par des agents qui n'ont ni le titre ni le traitement correspondant à l'emploi qu'en fait ils occupent.

Si les agents actuels sont qualifiés, il faut les payer et leur donner le titre correspondant. Il faut, par conséquent, voter les crédits nécessaires. Les textes d'application suivront et permettront la sélection du personnel. C'est pourquoi nous avons déposé cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Ce corps des contrôleurs est tout nouvellement créé; il vient d'être mis en place.

L'administration ne voit pas pour le moment la nécessité d'en augmenter l'effectif. On attend de voir comment il se comportera, quels sont les services qu'il pourra rendre. Au budget prochain, si le besoin en était nécessaire, nous demanderions les crédits correspondants. Mais, pour le moment, nous n'envisageons aucune augmentation d'effectif qui, d'ailleurs, ne semble pas nécessaire.

M. Chaintron. Monsieur le ministre, les catastrophes aériennes récentes ne sont-elles pas suffisantes pour la rendre nécessaire ?

M. le président. Monsieur Chaintron, maintenez-vous votre amendement ?

M. Chaintron. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 1120 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 1120 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1130. — Navigation et transports aériens. — Rémunération du personnel contractuel, 167 millions 267.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1140. — Navigation et transports aériens. — Indemnités, 146.977.000 francs. »

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous sommes partisans du relèvement des taux des indemnités pour le travail de nuit. Les taux horaires actuellement pratiqués sont insuffisants. Ils s'élèvent à 15 ou 18 francs. Les sujétions du métier sont grandes et l'on doit, par conséquent, en tenir compte.

Il faudrait porter ce taux horaire à notre avis, et en accord avec les syndicats, à 35 francs et les attribuer sans discrimination.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 1140 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 1140 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1150. — Groupement aérien du ministère. — Rémunération du personnel contractuel, 66 millions 858.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1160. — Aviation légère et sportive. — Rémunération du personnel contractuel, 130.743.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1170. — Météorologie nationale. — Traitements du personnel spécialiste, 619.899.000 francs. »

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous sommes opposés à la réduction de ce crédit concernant le personnel de l'imprimerie et de la météorologie. Voici pourquoi : Selon même le statut de ce personnel, il est prévu que les salaires devront être établis en conformité avec ceux des professionnels similaires de l'industrie privée. Or, les travailleurs de l'industrie privée correspondante ont été augmentés à deux reprises, en 1948 et en 1950.

Nous invitons donc le Gouvernement à faire bénéficier ces ouvriers imprimeurs des majorations successives dont ont bénéficié les ouvriers de l'industrie privée depuis 1948, soit 10,5 p. 100 en premier lieu et 8,5 p. 100 pour la deuxième augmentation.

Tel est le sens de notre opposition à la réduction indicative proposée sur ce chapitre.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Ces deux questions vont être résolues dans le cadre des nouveaux bordereaux de salaires qui seront établis lors de la mise en vigueur des conventions collectives dans le secteur privé.

Il est difficile de procéder à des augmentations désordonnées au moment où les conventions collectives sont à l'étude. C'est pourquoi je demande au Conseil de la République de ne pas s'associer à la demande de M. Chaintron.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 1170 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 1170 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1180. — Météorologie nationale. — Rémunération du personnel contractuel, 13.423.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1190. — Météorologie nationale. — Indemnités, 67 millions 744.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1200. — Bases aériennes. — Fonctionnaires des ponts et chaussées, 273.458.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1210. — Bases aériennes. — Rémunération du personnel contractuel, 110.803.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1220. — Bases aériennes. — Indemnités, 14 millions 461.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1230. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 59 147.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1240. — Attachés civils de l'air. — Traitements et salaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 1250. — Attachés civils de l'air. — Indemnités. » — (Mémoire.)

« Chap. 1260. — Indemnités de résidence, 316 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1270. — Supplément familial de traitement, 25 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1280. — Indemnités aux personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 20.872.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1290. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée et de disponibilité et dépenses occasionnées par les comités médicaux, 8.981.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Matériel de l'administration centrale, 13 millions 197.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3010. — Remboursement des frais de déplacement et de missions, 170 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3020. — Fonctionnement du groupe aérien du ministère — Carburants et ingrédients, 89.999.000 francs. »

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous sommes opposés à la réduction proposée en ce qui concerne le groupe aérien civil du ministère.

De l'avis même des responsables du ministère, ce groupe a été reconnu nécessaire et si on le supprimait, il faudrait demander à l'aviation privée d'assurer, dans des conditions plus mauvaises et plus onéreuses, les mêmes services. Ce groupe assure, en effet, les liaisons propres à l'aviation civile, transports de personnel et de matériel des aérodromes.

Nous nous opposons donc à la réduction proposée par la commission.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Si M. Chaintron n'avait pas demandé le rétablissement du crédit initial, je l'aurais fait moi-même.

En effet, les tâches du groupement aérien sont très diverses. Il s'occupe de la mise au point des appareils radio et des services de sécurité, des liaisons avec les territoires d'outre-mer,

de la mise en place et de l'entretien des installations, de l'instruction du personnel navigant de l'aviation civile et des missions spéciales.

Les effectifs ont déjà été réduits dans d'énormes proportions; la réduction globale est de 50 p. 100 depuis 1947.

Le nombre des appareils était de 17 en 1947; il n'est plus que de 9 en 1950. Le personnel navigant comprenait 40 personnes, il n'en compte plus que 19. Le nombre des appareils affectés à la section école et entraînement était de 35, il n'est plus que de 18. Le nombre de moniteurs qui était de 3 n'est plus que de 2.

En ce qui concerne la section photographique aérienne, il ne reste plus que 4 appareils en 1950 sur les 14 qui existaient en 1947. De 13 unités, le personnel a été ramené à 7.

Réduire encore ces chiffres, c'est s'exposer à ne pas pouvoir assurer les services prévus; d'autre part, en utilisant des appareils en nombre insuffisant, nous risquerions des catastrophes.

Je demande donc au Conseil de renoncer à l'abattement proposé par la commission des finances.

M. le président. Monsieur le ministre, vous demandez au Conseil de reprendre les chiffres de l'Assemblée nationale ?

M. le ministre. Oui, c'est cela.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances avait proposé un abattement pour obtenir des explications de M. le ministre. Au nom de lacommission, je me déclare satisfait de ces explications et je retire l'abattement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3020 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de l'Assemblée nationale, c'est-à-dire 90 millions de francs.

(*Le chapitre 3020, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3030. — Remboursement forfaitaire à la compagnie Air France des frais d'escale des appareils du groupement aérien du ministère, 13 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3040. — Aviation légère et sportive. — Matériel et frais de fonctionnement, 42.048.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3050. — Aviation légère et sportive. — Entretien et réparation du matériel volant, 117.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3060. — Aéroports et navigation aérienne. — Matériel et frais de fonctionnement 826.404.000 francs. »

La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Nous sommes opposés à la réduction du crédit affectée au conseil médical. En effet, tant de questions sanitaires nouvelles se posent dans cette activité relativement récente de l'aviation, qu'il faut absolument un conseil médical les étudiant en liaison avec les expériences quotidiennes. Il suffit d'ailleurs de lire dans le rapport de M. Walker, pages 18 et 19, la longue énumération des services rendus par ce conseil médical pour en voir la justification, et par conséquent, pour être opposé à la réduction des crédits qui lui sont affectés.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je remercie M. Chaintron de m'aider à défendre ces crédits. Les observations que j'avais à faire sont rigoureusement les mêmes. Ce conseil a des tâches très importantes. Il est composé de médecins dont la valeur et la distinction sont connus de tous. Y figurent des professeurs de facultés, des médecins des hôpitaux, le docteur Cavaillon, directeur général de l'hygiène publique et de la santé publique et de la population.

Il y a une médecine nouvelle aéronautique avec laquelle il est nécessaire de faire des mises au point et de surveiller l'application sur les aérodromes et dans les établissements aéronautiques. Par conséquent, je demande à la commission de vouloir bien maintenir les propositions de l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances avait proposé cette réduction de 1.000 francs, car elle se rappelait qu'au moment de la discussion budgétaire de l'exercice 1949, le Conseil de la République avait demandé la suppression d'un emploi de médecin inspecteur chargé de coordonner l'ensemble des services médico-sociaux. C'était dans ce but que la réduction était proposée.

M. le président. La parole est à M .le ministre.

M. le ministre. C'est un autre problème.

Le conseil supérieur a une tâche fort importante à remplir et je vous demande de maintenir le crédit.

M. le président. La commission accepte-t-elle le chiffre de l'Assemblée nationale ?

M. le rapporteur. Nous l'acceptons.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 3060 avec le chiffre de l'Assemblée nationale, soit 826.405.000 francs.

(*Le chapitre 3060, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3070. — Météorologie nationale. — Matériel et frais de fonctionnement, 510.361.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3080. — Bases aériennes. — Matériel et frais de fonctionnement, 47.800.000 francs. »

Par voie d'amendement, M. de Gracia propose de réduire ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 47.799.000 francs.

La parole est à M. de Gracia.

M. Lucien de Gracia. Mesdames, messieurs, dans la réforme d'intérêt général du budget de l'aviation civile, le rapporteur de la Commission des finances, M. Walker, fait ressortir que des économies importantes apparaîtraient susceptibles de résulter d'un arrêt de l'exploitation des hydravions Latécoère 631 et de la mise en sommeil des hydrobases.

Le 22 juin, dans son rapport sur les crédits de l'aviation militaire, notre collègue M. Pellene précisait que 250 millions devaient intervenir en vertu de paiement sur les travaux exécutés sur les 3 hydravions Latécoère 631 destinés à l'aéronavale.

Il exprimait, à cette occasion, le désir du Conseil de la République de connaître le résultat de l'enquête sur le dernier accident survenu à un appareil de cette série.

Le 25 mai, j'ai déposé moi-même à M. le ministre des travaux publics et des transports, une question orale avec débat dans le même sens.

Jusqu'à ce jour, nous n'avons pas eu de réponse.

Pourtant, c'est tout l'avenir de l'hydraviation française et des hydrobases qui se joue actuellement, comme une suite logique à ce dernier drame.

C'est une profonde iniquité et une profonde erreur de conclure sur une équivoque.

Dans un entretien à bâtons rompus, M. le ministre Chastelain, que j'interrogeais alors, me disait son inquiétude et me déclarait qu'il avait déposé une plainte.

Il ajoutait que, même s'il y avait sabotage, il lui paraissait difficile de revenir sur l'interdiction de vol qui avait suivi, à cause de l'opinion publique.

Ce ne serait pas sérieux, car il en résulterait des usines fermées, des techniciens dispersés, des sociétés d'exploitation privées ruinées, l'unique hydrobase digne de ce nom en sommeil, 5 milliards de matériel appelé à se dégrader.

Je me permets de rappeler les faits.

Le mardi 27 mars, vers dix-sept heures trente-cinq, l'hydravion hexamoteurs Latécoère 631, de la base de Biscarosse, s'engloutissait dans l'océan à 2 miles et demi de la côte, face au cap Ferret.

Douze personnes étaient à bord, qui faisaient partie du personnel technique de l'aviation civile, de la Société Latécoère, de l'exploitation du matériel aéronautique français et de la société d'hélices Ratier. Les conditions atmosphériques étaient excellentes: temps magnifiquement clair, pas un souffle de vent.

J'étais témoin de ce dernier vol en cet instant où tout semblait aller bien à bord, lorsque, subitement, l'hydravion perdit de l'altitude, fit une vrille et tomba dans les flots où il s'engloutit rapidement. Certains témoins disent avoir entendu une explosion avant qu'il touchât les flots.

Dès le lendemain, par les moyens locaux, on s'efforçait de recueillir les corps et les épaves; une commission d'enquête présidée par l'aviateur Bellonte se rendait sur les lieux et par des dispositifs rapidement rassemblés tentait de repêcher les épaves qui gisaient par plus de vingt-cinq mètres de fond.

Cette équipe, ces enquêteurs cherchèrent à établir les causes de ce dramatique accident. L'état de la mer, l'opacité des fonds rendirent inutiles toutes tentatives de sauvetage, donc de constatation, ce qui permit de jouer les équivoques. Cependant, dans la semaine du 14 au 19 mai, grâce à de nouveaux moyens, un temps également très favorable, le repêchage put commencer et, élément par élément, les 6 moteurs, des fragments d'aile et la cellule furent ramenés à bord.

L'enquête, qui jusqu'ici se nourrissait de toutes les hypothèses, permettrait dès lors de déterminer, je pense, les causes de la catastrophe.

Ainsi, monsieur le ministre, nous sommes soucieux de connaître ces causes, d'établir les responsabilités, d'en tirer un enseignement. Nous sommes soucieux aussi des répercussions et des décisions qui ont suivi.

Témoin permanent de ces journées, puisque c'est dans ma mairie que furent ramenés les corps, si je n'ai pas été mêlé personnellement aux enquêteurs, ce n'est pas de mon fait si, au contraire, assez systématiquement, malgré mon désir exprimé, je fus tenu éloigné de l'enquête, si mon souci d'information parut suspect à certains, je n'en connais point les rai-

sons; mais elles m'appelient à penser que peut-être les causes du drame pourraient être curieusement interprétées.

J'ai entendu les proches parents des victimes qui étaient de magnifiques techniciens. J'ai entendu les familiers de la base de Biscarosse et ceux du Latécoère 631.

J'ai le devoir aujourd'hui de dire ce que j'ai entendu et de vous prier aussi de nous informer de ce que vous savez et de ce que nous devons tous savoir.

Je me permets de rappeler, dans cette maison qui a le culte des traditions et le souci des valeurs humaines, que l'équipage disparu sur l'appareil était une équipe de la plus grande expérience et de la plus magnifique valeur, et j'ai en cet instant la même pensée pour ceux des D. C. 4 de l'île de Bahrein et de l'Armagnac 2.010 (*Applaudissements*). La France n'est pas suffisamment riche en tels hommes pour se permettre de telles prodigalités, que ce soit par défaillance de la technique ou du fait de gestes insensés.

Les constatations faites dans les débris de l'hydravion ferment la porte désormais aux hypothèses et aux supputations.

C'est que ces constatations sont, en effet, essentiellement révélatrices. Elles permettent, à mon avis, d'éloigner définitivement la mise en cause des moteurs et des hélices, qui pouvait être une explication technique, car les six moteurs repêchés et les six hélices étaient en parfait état. Seule l'hélice du moteur n° 1 de gauche avait été mise en drapeau et son moteur était intact.

Dans cette série noire des Laté 631, en dehors de l'accident du 21 octobre 1945 de San-Ignacio-Montevideo, dû à la rupture d'une pale d'hélice et qui devait coûter la vie à deux passagers, les causes de l'accident du Laté 631-07 du 28 février 1948, parti du Havre et disparu au large de Saint-Martin-de-Varreville, dans une tempête de neige, en faisant dix-neuf morts, sont imputables non pas à l'appareil, mais aux conditions atmosphériques et disons aussi à l'imprudence, à l'insuffisance d'appareils de contrôle et à une erreur de pilotage de ce fait.

Celles du Laté 631-06 qui percuta, le 3 août 1948, dans l'Atlantique avec cinquante-deux passagers, sans avoir pu lancer d'appels de détresse, et malgré de bonnes conditions atmosphériques, aurait pu permettre d'expliquer la catastrophe en mettant en cause hélice et réducteurs.

La catastrophe de Biscarosse eût sans doute été définitivement expliquée de la même façon si le samedi 20 mai, en fin de matinée, le repêchage d'éléments du F. B. A. N. U. n'avait permis de faire des constatations troublantes, consignées par les enquêteurs et qui doivent, je le suppose, figurer sur le rapport. Ils constataient, en l'espèce, la rupture des commandes de profondeur, chose nettement insolite, à la hauteur des tendeurs, du fait du sectionnement des cordes à freiner en laiton qui bloquent les boulons de fixation. Les filets des tiges et des boulons étaient littéralement arrachés. Les commandes ne fonctionnaient plus.

Les enquêteurs convinrent que cette rupture était absolument anormale.

« Je n'ai jamais vu cela », disait l'un d'eux. C'était sa propre expression. Ils allaient tout de suite procéder à des expériences de laboratoires pour savoir si cette rupture était possible autrement que par un acte froidement prémédité et réalisé.

Si l'on rapproche de ces constatations les déclarations d'un des pilotes les plus familiers de cet hydravion, qui a à son actif avec lui plus de vingt-cinq liaisons transcontinentales, on saura qu'avec cet ensemble figurent près d'une trentaine de départs de la base d'Ourtiguet-Biscarosse, vérifiés d'ailleurs par moi sur le carnet du pilote; que sur cette trentaine de décollages certains furent difficiles, quelquefois même dangereux du fait d'un déréglage des commandes ou du non fonctionnement de la servo-commande au moment du décollage.

Le pilote me signala qu'il ne put jamais expliquer ou faire expliquer ces difficultés qu'il ne constata nulle part ailleurs, même pas, dit-il, dans des décollages au milieu de tornades.

Si l'on rapproche de ces incidents celui de son dernier voyage sur cet appareil Biscarosse-Port-Etienne et Abidjan, on apprend avec quelque effroi qu'après le départ de cette dernière base d'Abidjan, tout l'équipage, à l'exception du pilote, qui n'avait pas consommé, tout l'équipage subit une intoxication alimentaire grave, en plein vol, bien entendu, si grave que le navigateur Lelandais devait en décéder à l'hôpital de Bordeaux.

Tous ces incidents que je rapporte, toutes ces informations qui peuvent être vérifiées créent un faisceau d'inquiétudes, de présomptions et de doutes qui s'ajoutent, certes, à la série très noire de ces appareils.

Je signale, d'ailleurs, que l'hydro 631 qui devait être livré le mardi après-midi à la Société d'exploitation de matériel aéronautique français (S. E. M. A. F.) depuis le lundi matin n'était plus surveillé et qu'il n'y avait à bord aucune garde, malgré la demande de sécurité faite par la société Latécoère.

J'ai ici la lettre dans laquelle la société déclare:

« Le 12 novembre 1948, par la note 6291 de la S. A. de Toulouse: que des risques de sabotage visaient particulièrement le Latécoère 631. Nous avons immédiatement considérablement renforcé notre gardiennage. La S. A. a en outre précisé verbalement, à diverses reprises qu'il s'agissait d'une menace relevant de questions internationales. Nous avons alors considéré comme étant de notre devoir d'associer l'armée ou la police à la surveillance générale des appareils, estimant que l'importance de nos moyens ne permettait pas, malgré nos efforts et notre vigilance, de parer efficacement à de tels risques. »

Il y était répondu, un paragraphe plus loin: « En outre, la base des Ourtiquets appartient au ministère des travaux publics; ses services ont déclaré qu'ils assuraient le gardiennage général des appareils situés dans leur enceinte, mais qu'ils ne répondaient pas des risques éventuels. »

Ainsi, monsieur le ministre, si ces constatations étaient confirmées, s'il était établi une relation de cause à effet, quelle serait, en dehors bien sûr de l'action judiciaire qui, je crois, est déjà engagée, puisque votre prédécesseur m'avait assuré qu'il avait déposé une plainte, quelle serait votre attitude sur l'interdiction de voler qui a été faite aux Latécoère 631 du fait de la dernière catastrophe, qui ne serait plus imputable à des causes techniques, mais à des causes insolites et, disons-le, à un véritable sabotage ?

Laisserez-vous pourrir à Biscarosse ces 7 hydravions gros porteurs, qui représentent près de 5 milliards de francs et un tonnage important de près de 600 tonnes brutes et de 150 tonnes marchandes, pouvant emporter à 3.000 km, à pleine charge de carburant, 18 tonnes de marchandises ?

Le prototype fut construit en 1939 et mis en service en 1941, puis repris en 1945 après la Libération. Dès l'origine, cet appareil de 72 tonnes dominait toutes les constructions aéronautiques nationales et internationales de ce genre.

Celui qui me vaut aujourd'hui d'appeler l'attention de l'assemblée sur la cause de son drame avait à son actif plus de 30 voyages transcontinentaux ou transatlantiques représentant plus de 1.200 heures de vol et près de 360.000 kilomètres parcourus sans défaillance et avec le maximum de sécurité.

On pourrait penser, en me voyant le défenseur de cette construction, que j'ai, de près ou de loin, quelque intérêt à le faire. Il n'en est rien. Je ne connais pas autrement que de nom la société Latécoère. Je ne connais aucun de ses directeurs ni de ses ingénieurs; je ne les ai même pas vus dans ma mairie à l'occasion de l'identification des victimes. J'aurais donc plutôt lieu de m'en plaindre. Mais je sais tout le bien qu'en pensaient ses utilisateurs: pilotes, radio-navigants, mécaniciens, ingénieurs.

Cet hydro, qui devait être livré à la S. E. M. A. F. le mardi 27, jour de l'accident, avait effectué, en outre et au préalable, de nombreux vols d'endurance pour le transport du fret avant d'obtenir le certificat de navigabilité pour le transport des passagers. Il avait subi des améliorations techniques importantes, dont voici les principales: contrôle des organes moto-propulseurs; adaptation des hélices — 4,30 de pale au lieu de 4,40 —; suppression des réservoirs d'essence de fond de coque; abaissement de l'angle de cabrage des moteurs de 4 degrés; modification du serrage de l'hélice sur l'arbre; recherche des causes des vibrations constatées; remplacement du moteur électrique de changement de pas et du régulateur de pas.

Cet ensemble de modifications et d'améliorations permettaient d'espérer que ces appareils seraient capables de reprendre très vite leur place dans le service aérien, qu'ils étaient techniquement au point et commercialement rentables.

Arrêter leur exploitation par une décision arbitraire, c'est porter un coup très dur à l'industrie française de l'hydraviation, au moment où l'Angleterre poursuit la fabrication d'hydravions gros porteurs — les Saunders-Roe de 140 tonnes — et où l'Amérique repense tout le problème de l'hydraviation. C'est disloquer les remarquables bureaux d'études et sortir des usines un nombreux personnel parfaitement spécialisé et adapté.

Par surcroît, c'est mettre en inactivité, peut-être en arrêt définitif, l'hydrobase de Biscarrosse qui, depuis la catastrophe, procède à sa liquidation, cette hydrobase dans laquelle ont été investis en équipement et aménagements d'infrastructure quelque 3 milliards et qui constitue un ensemble de grande valeur technique, d'intérêt national et international.

Maintiendrez-vous, M. le ministre, après ces informations, la résiliation du marché relatif au radiogonomètre d'atterrissage par mauvaise visibilité dont l'installation, qui a coûté une quarantaine de millions, était à peu près terminée alors qu'il ne restait environ que 1.200.000 francs de travaux à faire et que l'indemnité de résiliation pour cette recherche était de l'ordre de 1.500.000 francs, c'est-à-dire supérieure à celle nécessaire pour terminer les travaux ?

Ainsi seraient les effets de ce drame, dont les causes ne mettent en défaut, en aucune façon, la qualité du matériel, dont une autre répercussion aboutirait, sans conteste, à la fin de l'influence française, directe et indépendante, dans l'Amérique centrale, avec un point d'interrogation aussi sur

nos relations avec la France des Antilles, dont le problème continue à se poser sans solution apparente.

Les informations que je porte à la connaissance de l'Assemblée ne sont certainement pas une révélation pour le Gouvernement. En tout cas, ce que j'ai dit, il doit pouvoir le retrouver dans les rapports de la commission d'enquête. Aussi, monsieur le ministre, maintiendrez-vous les décisions d'interdiction prises contre l'hydravion et contre l'hydrobase, contre la technique et les réalisations françaises ?

Je vous laisse le soin de conclure et je précise mon souci qui a eu un quadruple but:

1° Connaître, d'abord, la vérité sur les causes de la catastrophe, car il est temps que la vérité et le courage reprennent leur empire, que nous sortions de l'équivoque ou de la trop facile et traditionnelle fatalité et des étouffants mystères;

2° Agir pour mettre un terme à cette prodigalité des vies humaines et des valeurs qu'elle engloutit;

3° Sauvegarder, dans le système des constructions aéronautiques, le prestige national et l'intelligence française;

4° Enfin, ne pas laisser croupir ou s'anéantir des milliards de constructions, aménagements et investissements, conçus et réalisés par son propre et seul génie.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous serez d'accord avec moi, ainsi que toute l'assemblée, pour souscrire aux aspects de ce drame, dont l'unique conclusion doit être pour nous la défense de la France.

C'est pourquoi j'ai déposé sur le bureau de l'assemblée l'amendement de réduction symbolique des crédits utiles au fonctionnement des bases aériennes. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je veux m'associer tout d'abord aux paroles qui ont été prononcées par M. de Gracia à l'égard des victimes et de leurs familles.

Je comprends très bien les inquiétudes de M. de Gracia en ce qui concerne l'avenir de la base de Biscarosse. Je lui demande de comprendre la position du Gouvernement en cette matière, ainsi que les devoirs de prudence qu'il doit observer lorsque, sur un total prévu de dix appareils, tous ceux qui ont volé, c'est-à-dire 3 sur 7, ont disparu dans des conditions qui n'ont pas pu être révélées par les enquêtes entreprises.

L'enquête ouverte aussitôt après le dernier accident est effectuée par une commission composée uniquement de techniciens, et c'est la raison pour laquelle mes prédécesseurs n'ont pu accepter la demande présentée par votre collègue. Cette enquête a donné des renseignements qui, jusqu'à présent, ne permettent pas de conclure à un sabotage.

Je vous demande donc de comprendre que c'est par une préoccupation de prudence que le Gouvernement a dû décider de surseoir à l'exploitation de lignes avec les Latécoère, pour lesquelles il y aurait eu grande difficulté à trouver des équipages et certainement des clients, d'après les enquêtes qui ont été faites après l'accident des Antilles.

Je tiens à rassurer M. de Gracia en ce qui concerne l'ouverture de la ligne des Antilles. Jusqu'à présent, l'ouverture a été retardée car la Guadeloupe n'avait pas terminé son aérodrome. C'est chose faite depuis quelques semaines et c'est le 26 juillet, c'est-à-dire dans quelques jours, que le premier service va être rétabli avec des avions ordinaires, des avions à roues.

Une autre raison pour laquelle il est difficile de s'obstiner à vouloir faire voler l'avion Latécoère, c'est que dans le monde entier l'usage de l'hydravion se réduit. Il semble que l'usage de l'hydravion pour les passagers soit du passé; si l'Angleterre continue les études commencées, elle se limite à la construction de deux énormes appareils et les Américains sont en train de construire un appareil de 140 tonnes, mais ce sont des prototypes, et vous comprendrez avec nous qu'étant donné nos moyens de construction et la prudence avec laquelle nous sommes obligés de procéder à l'achat d'appareils pour l'exploitation de la ligne nous décidions de surseoir à l'exécution de ces appareils et que la base de Biscarosse, qu'il n'est pas question de démembrer, soit conservée et entretenue, que les installations existantes soient maintenues jusqu'à ce que l'avenir ait démontré qu'il soit intéressant de la rouvrir.

Je demande à l'Assemblée de vouloir bien, tenant compte des explications que je donne, renoncer à la réduction de crédits indiquée, qui pourrait avoir un caractère désobligeant, alors que, sur ce plan-là, nous sommes obligés d'attendre les résultats de l'enquête qui est actuellement en cours.

M. le président. La parole est à M. de Gracia.

M. Lucien de Gracia. Monsieur le ministre, je ne voudrais pas mettre en opposition vos déclarations avec l'opinion des services techniques de l'aviation civile du ministère des travaux publics au sujet de l'avenir de l'hydraviation et des hydravions. Mais je lis dans votre numéro du 1er semestre 1948 — il n'est pas trop tard pour en faire état: « Tout au long de cette note, nous avons constaté que:

« L'accroissement du trafic entraînait l'augmentation du tonnage des appareils, à partir de 50 tonnes l'hydravion était plus rentable que le terrestre;

« La sécurité de l'hydravion serait toujours plus importante que celle de l'avion;

« Le coût des hydro-bases était sans comparaison avec celui des aérodromes.

« Malgré ces avantages, qui deviennent indiscutables à mesure que le tonnage croît, la politique française en la matière est hésitante et, si le climat d'incertitude demeure, nos bureaux d'études spécialisés, dont les effectifs sont déjà fortement réduits, seront contraints bientôt de mettre fin à leur activité.

« Si, dans quelques années, nous désirons reprendre l'étude et la construction de gros hydravions, il sera trop tard. Les ingénieurs seront dispersés et, même si leur regroupement était possible, l'hétérogénéité des équipes qui seraient alors constituées, l'évolution de la technique des hydravions qui n'aurait pas été suivie constitueraient autant de handicaps à la réussite. »

Je voudrais donc, monsieur le ministre, que vous définissiez — en d'autres circonstances, si vous le voulez — votre politique à l'égard de l'hydraviation, pour savoir s'il n'y a pas contradiction entre les annales de votre ministère et les déclarations que vous venez de nous faire.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Il s'agit là d'un article qui n'a rien d'officiel publié dans une revue technique. Je signale, de plus, qu'il s'agit d'une opinion qui date de 1948. Depuis cette époque, il y a eu trois accidents. Je me réfère aussi à l'expérience, qui démontre que les lignes exploitées autrefois par hydravions sont desservies actuellement par des appareils ordinaires.

Vous pensez bien, monsieur de Gracia, que nous n'avons aucune espèce de raison de bouder des appareils qui se révéleraient pratiques, offrant la sécurité voulue, rentables, pour le motif qu'il s'agirait d'hydravions, et construits par Latécoère.

Je vous assure que les devoirs de prudence que nous sommes obligés de pratiquer tant que les résultats de l'enquête n'auront pas été communiqués nous obligent à rester sur la position prise, c'est-à-dire à ne pas faire voler ces appareils et à maintenir sur la base de Biscarosse les appareils en état de conservation.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement ?

M. Lucien de Gracia. Oui, monsieur le président.

M. le ministre est un homme extrêmement sérieux et loyal; nous nous plaisons tous à le reconnaître, mais quand il déclare qu'il s'agit d'un article de revue, je lui réponds qu'il s'agit d'un organe de son ministère: les *Annales techniques de l'aviation civile*, du ministère des travaux publics et des transports. Je vous le montre à tous. Ce n'est pas donc une revue quelconque ni un article quelconque. Il s'agit d'études de techniciens du ministère.

M. le ministre. Cela date d'il y a deux ans!

M. Lucien de Gracia. Cela date du premier semestre 1948, c'est-à-dire d'il y a un an et demi. En un an et demi le problème de l'hydraviation n'a pas tellement changé!

M. le ministre. Il y a eu trois accidents depuis.

M. Lucien de Gracia. Vous connaissez les causes d'un accident, je vous les ai données. Mais vous ne connaissez pas celles des deux autres. En tout cas, toutes les observations que j'ai portées à cette tribune, je les maintiens. Elles doivent être consignées aux procès-verbaux des rapports d'enquête.

J'ai là un dessin fait par un enquêteur.

Je pose la question: est-ce que les informations que j'ai apportées ne figurent pas dans ces rapports, à savoir que les commandes de profondeur, du fait du sectionnement des cordes à freiner en laiton qui bloquent les boulons de fixation étaient coupées; que les filets des tiges et des boulons des commandes de profondeur avaient été arrachés ? ceci étant très net, ayant été constaté par vos commissaires de l'air, j'espère que tout cela figure aux procès-verbaux qui ont été établis. Or, d'après les techniciens, cela suffit pour provoquer la catastrophe. Que faudrait-il pour déclarer que c'est un sabotage ?

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je serais d'une légèreté coupable s'il me suffisait d'affirmations, que je ne mets pas en doute, pour modifier une décision de cette gravité. Nous n'avons pas encore, je le répète, les conclusions de la commission d'enquête, qui n'est composée que de techniciens. Il n'est pas possible de changer d'attitude sur des affirmations certainement de bonne foi, — et je veux croire que les renseignements et les examens de quelques épaves trouvés t qui vous ont été remises sont exacts — mais je suis obligé d'attendre les résultats complets des

enquêteurs. Il ne suffit pas, en effet, d'avoir une observation ou un renseignement particulier sur une partie de l'épave qui a été repêchée, alors qu'il s'agit de la remise en service des appareils qui, je crois, peuvent transporter 80 personnes dans des conditions de sécurité incertaines, d'autant que nous avons la possibilité d'assurer les mêmes services avec des appareils ordinaires.

Etant donné que la ligne des Antilles sera desservie et que le transport des passagers sera assuré dans les conditions de sécurité meilleures, je ne puis modifier mon point de vue et je maintiens la demande de rétablissement du crédit.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. René Dubois, *président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme de cette assemblée, je tiens à préciser que la commission avait été mise au courant des éléments essentiels de l'intervention qui a été faite tout à l'heure par M. de Gracia et que cette intervention et ses conséquences avaient eu l'approbation de la commission.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Il paraît impossible que l'accident soit dû au sectionnement des commandes de profondeur. J'ai discuté de cette affaire avec des techniciens de la société Latécoère, dont le siège social est à Toulouse ainsi qu'une partie de l'usine de construction, et cela leur a paru tout à fait paradoxal.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'activer les travaux de l'enquête, car la situation du constructeur, au point de vue social, est désastreuse. Aujourd'hui la société Latécoère, qui, tout de même a rendu de très grands services à l'aéronautique française et qui avait un bureau d'études remarquable — est obligé de louer son personnel à des sociétés nationales de constructions aéronautiques. Elle n'a plus de commandes et dans quelque temps, la société Latécoère, en tant que constructeur d'avions, sera obligée de fermer ses portes.

J'attire votre attention sur les répercussions sociales que cela risquerait d'entraîner et sur la perte que l'aéronautique française subirait en laissant des techniciens français aller travailler à l'étranger.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. Méric sait bien que la construction des appareils ne dépend pas du ministère des travaux publics, mais du ministère de l'air. Par conséquent, je ne puis me substituer au ministère de l'air pour activer l'enquête ou même pour prendre des mesures destinées à donner du travail à la société Latécoère. Nous sommes des acheteur d'appareils et non des constructeurs.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Vous êtes tout de même, monsieur le ministre, responsable de l'aviation civile. Alors vous pouvez demander au Gouvernement et au ministre intéressé de bien vouloir activer l'enquête afin que le Parlement en connaisse au plus tôt les conclusions.

C'est ce que nous vous demandons.

M. le ministre. A ce point de vue, je suis d'accord.

M. Méric. Je vous demande également d'intervenir auprès du ministère de l'air pour voir s'il n'est pas possible de passer des commandes à la société Latécoère. On parle d'un plan quadriennal de l'aviation. Ne pourrait-on pas savoir si, à l'occasion de ce plan, il est possible de donner du travail à cette société qui a rendu de très grands services à l'aéronautique de ce pays, et de conserver ainsi à la France un important potentiel de production ?

M. Boisrond. Cette société n'est pas nationalisée.

M. le ministre. Je me ferai l'écho des préoccupations et des inquiétudes de M. Méric en ce qui concerne la société Latécoère auprès du ministre de l'air, car le ministère des travaux publics n'est qu'acheteurs d'appareils!

M. le président. Dans cet esprit, monsieur le ministre, acceptez-vous la réduction indicative de 1.000 francs ?

M. le ministre. Si vraiment cela peut faire plaisir à l'Assemblée, cela n'empêchera pas les services de fonctionner. Mais c'est une mesure qui n'est pas très obligeante, et d'ailleurs, sans intérêt

M. le président. Cela dépend de l'esprit dans lequel est présentée cette réduction indicative.

M. le ministre. Elle a été présentée pour provoquer des explications. Je les ai fournies avec beaucoup de netteté et de loyauté sans chercher à dissimuler la vérité. Je ne peux pas faire davantage.

M. le président. Tous les orateurs qui sont intervenus dans le débat ont rendu hommage à votre loyauté, monsieur le ministre. Elle n'est pas en cause.

La parole est à M. de Gracia.

M. Lucien de Gracia. Je me permets de vous poser une question. Vous dites qu'actuellement les hydravions ne sont plus valables, parce qu'il y a eu un accident...

M. le ministre. Je n'ai pas dit cela!

M. Lucien de Gracia. Pensez-vous que les hydravions ne sont plus valables ? Vous paraissez le penser puisque vous leur avez interdit de voler.

M. le ministre. On a construit 10 hydravions. Les trois qui ont volé ont provoqué des catastrophes. Par prudence, je désire attendre le résultat de l'enquête.

M. Lucien de Gracia. Je crains que nous ne connaissions jamais les résultats de l'enquête.

M. Pineau avait promis également de communiquer les résultats de l'enquête à la suite de l'accident des Açores. Il a même certifié que les résultats de l'enquête étaient parus au *Journal officiel*. Il a été obligé de convenir par la suite que c'était inexact.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur de Gracia, j'ai le plaisir de vous dire que M. Pineau a pris un engagement qui sera tenu. Le rapport de l'enquête interministérielle m'a été donné il y a quarante-huit heures et communiqué au *Journal officiel* aujourd'hui même. Les promesses seront tenues, mais nous ne pouvons pas les tenir avant que la commission d'enquête nous ait donné ses conclusions.

M. le président. Monsieur le ministre, je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu sur la portée du vote que le Conseil va émettre.

Monsieur de Gracia, quel est le sens de votre amendement ?

M. le ministre ne condamne pas d'une façon générale les hydravions, et encore moins les hydravions Latécoère. Il indique simplement qu'il ne pourra abroger l'interdiction de vol que lorsqu'il sera nanti des conclusions de la commission d'enquête.

Etes-vous d'accord dans ces termes, monsieur de Gracia, ou au contraire, le sens de votre amendement est-il de demander que dès à présent soit levée l'interdiction de vol ?

M. Lucien de Gracia. Je ne demande pas cela.

M. le président. Alors, en réalité, vous êtes d'accord.

La parole est à M. de Gracia.

M. Lucien de Gracia. De même, monsieur le ministre, que je ne demande pas l'interdiction de vol de ces appareils avant de connaître les résultats de l'enquête, je ne veux pas penser non plus que l'on puisse porter un jugement définitif sans avoir pris connaissances de ces mêmes conclusions.

Or, vous avez dit, monsieur le ministre, que ces appareils ne valaient rien parce qu'ils dataient d'un an et demi.

Je vous pose une dernière question. Il y a sept hydravions qui valent ensemble 5 milliards. Ces 7 hydravions devaient être négociés avec des compagnies privées ou des compagnies étrangères. Du fait d'un accident dont on n'a pas pu déterminer la cause, ces hydravions vont pourrir. Allez-vous les laisser pourrir ? ?

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Nous n'avons jamais reçu de demande d'acquisition pour ces appareils et je suis bien convaincu que, si des acheteurs éventuels se présentaient, nous n'aurions aucune difficulté à obtenir l'autorisation de les vendre.

Vous dites que je prétends que ces appareils datent et que, de ce chef, ils ne correspondent plus à l'évolution qui s'est technique en aviation.

C'est un argument que j'emploie pour vous expliquer ma prudence et la position que je prends pour confirmer les décisions de mon prédécesseur; mais je n'ai aucune espèce de prétention technique en l'aviation.

Si demain la commission d'enquête prétend qu'avec de légères transformations ces appareils peuvent offrir les garanties de sécurité voulues nous serons ravis de les remettre en service.

Mais je prétends que je n'ai pas le droit de jouer avec la vie des passagers même s'il s'agit d'une perte de cinq milliards.

M. le président. La parole est à M. Symphor.

M. Symphor. Dans ce débat intime, dans une atmosphère qui donne un ton un peu funèbre à la discussion qui vient de se dérouler, on a mis en cause les 52 victimes de mon département. Or, entre une perte de matériel de 5 milliards et les victimes, nous avons une option à prendre.

Le Latecoère est un avion qui serait excellent si nous prenions des décisions techniques assurant une sécurité pleine et entière. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il y a eu trois accidents; le géant de l'air le *Lionel de Marnier*, a vu son pilote accidenté dans son premier voyage. Renfloué, réparé, il est revenu aux Antilles et 52 passagers y sont restés.

Il y en a eu un troisième. La malchance ? La fatalité ? Cela nous indique, quelles que soient les raisons de M. de Gracia

que quelque désir que nous ayons de défendre l'aviation française il y a des raisons d'être prudents.

Vous avez fait état de la perte de cinq milliards si ces appareils étaient interdits de vol, mais quelle est la valeur de 52 vies humaines englouties dans les flots ?

M. de Gracia. Nous sommes d'accord !

M. Symphor. Cela nous incite à la prudence.

Monsieur le ministre vous avez voulu apporter un réconfort, des condoléances aux familles des disparus, je vous en remercie. Il est heureux pour les familles que le Gouvernement puisse de temps en temps jeter quelques fleurs, quelques couronnes sur de malheureuses victimes; c'est déjà quelque chose. Cela doit vous inciter précisément à la prudence et à obtenir un contrôle pour les appareils que vous voulez mettre sur une si longue croisière.

Quelle est exactement la technique ? Je ne le sais pas. Je ne suis pas spécialiste. Mais j'ai voyagé sur cet avion de Fort-de-France à Port-Etienne et de Port-Etienne à Bordeaux: c'était un avion magnifique. Il n'en reste pas moins vrai que c'est devenu un cercueil immense.

Je veux seulement retenir que la ligne des Antilles va être ouverte. Pour une fois que j'ai satisfaction, je dois le reconnaître avec loyauté.

J'ai adressé si souvent des reproches au Gouvernement que vous pouvez accepter que pour une fois je fasse, non pas à lui, car cela ne dépend pas de lui, mais aux compagnies privées l'hommage de ma satisfaction.

Mais, chose extraordinaire, il y a concurrence sur la ligne des Antilles et cela m'effraie quelque peu.

Depuis que nous avons fait des interventions, il y a quelques jours, à propos du plan d'investissement pour protester contre la disparition du ciel antillais, en matière d'aviation, du drapeau français, une compagnie, la compagnie T. A. I., s'est offerte. Toutes les dispositions étaient prises pour qu'un voyage soit effectué le 4 août.

Et puis, j'apprends brusquement qu'Air France, avec de nouveaux moyens, va ouvrir la ligne le 26 juillet prochain. Par conséquent, nous sommes servis admirablement: je dirai même que nous sommes comblés.

Mais vous nous avez dit que cette ligne s'arrêterait probablement à la Guadeloupe. Je me permets de vous poser la question suivante: le terrain de la Martinique offrira-t-il la piste suffisante pour recevoir les *Constellation* ou les D. C. 4 ? Il ne faut tout de même pas pratiquer une politique à la petite semaine et croyez bien qu'il n'y a rien d'offensant dans ce que je vais vous dire. Une piste de 1.500 mètres de long a été aménagée à la Martinique, piste d'ordre international. Les matériaux sont à pied d'œuvre, le personnel est présent et les engins attendent la fin des travaux. Il manque encore 150 ou 200 mètres de piste pour permettre au terrain de Fort-de-France de recevoir les gros appareils qui doivent en partir pour les lignes avoisinantes.

Les *Latécoère* ne peuvent être utilisés, l'enquête technique n'étant pas achevée et, par conséquent, les crédits étant disponibles, le F. I. D. E. S., d'autre part, étant prêt à accorder des subventions, dans le cas où le budget de l'Etat serait trop parcimonieusement doté, je vous demande d'achever ce terrain, afin que Fort-de-France soit dignement relié à la gare d'Orly. Je fais abstraction de toute sentimentalité, mais je parle au nom de tous ceux qui vous ont fait confiance, et qui ont péri dans les *Latécoère* de ces lignes d'aviation.

Faute de crédits d'achèvement, les 1.500 mètres de piste que vous avez construits ne sont pas utilisables. C'est toujours le même problème. Vous vous trouvez toujours en présence des mêmes difficultés matérielles. En conclusion, vous n'aurez pas relié le centre des Antilles et de l'Amérique centrale avec Paris, parce que vous n'aurez pas achevé cette ligne.

Je ne vous demande rien d'extraordinaire, simplement de vouloir bien consentir cet effort.

Au reste, Air France n'est pas sûre de cette affaire et je n'engagerais pas à envoyer un *Constellation* sur cette ligne inachevée.

Le problème sera le même à la Guadeloupe, si vous vous y arrêtez. Les représentants de la Martinique vont alors se dresser devant vous, eux à qui vous avez donné 1.500 mètres de piste inutilisables. Ce sont des centaines de millions dépensés en pure perte, alors qu'il suffirait de quelques dizaines de millions pour terminer cette œuvre. Si vous ne la terminez pas, vous devrez payer un dédit de 80 millions à l'entrepreneur, couvert par son cahier des charges. Vous allez abandonner sur place des matériaux, une main-d'œuvre, des engins mécaniques transportés à grands frais.

Je vous demande donc de terminer cette ligne, afin que nous ayons au moins, dans nos régions, une ligne d'aviation.

M. de Gracia disait tout à l'heure qu'il défendait la France. Nous aussi, car ce ne sont pas quelques intérêts matériels qui nous poussent. Ce ne sont pas les seuls intérêts de nos départements qui nous préoccupent. Nous avons une vue d'ensemble de la situation.

A l'heure actuelle, sur nos aérodromes, nous trouvons les pavillons hollandais, anglais, américain; le pavillon français va y flotter tant bien que mal, handicapé qu'il est par des accidents qui ont fait perdre le sentiment de la sécurité.

Vous voulez rétablir la situation ? Faites-le. Il s'agit d'une centaine de millions et le F. I. D. E. S. est prêt à vous les accorder. Il m'aura, d'ailleurs, suffi de vous signaler le fait pour que vous agissiez, vous souvenant des victimes qui ont fait confiance à l'aviation française.

Il n'est que trop évident que ce n'est pas par des liaisons maritimes d'une durée de quatorze jours que vous relierez ces possessions lointaines à la France, c'est par l'avion, le seul moyen de transport.

Si vous voulez marquer votre passage dans ce ministère, je ne dis pas, monsieur le ministre, que nous allons vous élever une statue, mais enfin vous aurez marqué votre compréhension par les réserves que vous faites en ce qui concerne l'exploitation du *Latécoère*. Vous n'aurez pas une clientèle extraordinaire dans la mer des Antilles avec ces avions. Vous pouvez les utiliser d'autres lignes. Mais, en ce qui concerne la ligne antillaise, l'expérience est assez désastreuse. Il faudra beaucoup de temps, il faudra d'autres générations, il faudra des appareils infiniment supérieurs en qualité technique pour que, demain, on reprenne allègrement l'avion sur la ligne de Fort-de-France à Paris.

Par avance, je vous remercie.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je remercie M. Symphor des compliments qu'il a bien voulu m'adresser, je le remercie d'autant plus qu'ils sont rares dans les assemblées à l'égard des membres du Gouvernement, surtout lorsque ceux-ci, comme c'est mon cas, n'ont pris possession de leurs services que depuis quelques jours seulement.

Je tiens à rassurer complètement M. Symphor: il a satisfaction en ce qui concerne les négociations pour l'achèvement des pistes et des aérodromes. L'aérodrome de la Guadeloupe va être porté à 1.600 mètres et des négociations ont abouti avec l'entrepreneur de la Martinique pour qu'il n'y ait pas d'indemnité à lui verser.

D'autre part, lorsque les deux aérodromes seront terminés, l'administration, d'accord avec les préfets des départements, choisira celui des deux aérodromes qui sera l'aérodrome principal et un service secondaire sera établi pour desservir l'autre département avec des appareils moins importants.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Lucien de Gracia. Si M. le ministre me confirme la promesse que l'interdiction de vol du Laté 631 sera fonction de l'enquête, je retire mon amendement.

M. le ministre. Je crois l'avoir dit avec assez de netteté.

M. le président. L'amendement est donc retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3080 ?...

Je le mets aux voix.

(*Le chapitre 3080 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3090. — Personnel militaire. — Alimentation, 6.302.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3100. — Personnel militaire. — Habillement et campement. — Couchage et ameublement, 3.005.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3110. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence, 5.475.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3120. — Ecoles de l'aviation civile, 116 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3130. — Loyers et indemnités de réquisition, 62 millions 600.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3140. — Indemnités de réquisition. — Règlement des arriérés, 30 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3150. — Loyers et indemnités de réquisition. — Payement pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.

« Chap. 3160. — Payements à l'Imprimerie nationale, 23 millions 525.000 francs. » — (*Adopte.*)

« Chap. 3170. — Remboursements à l'imprimerie des journaux officiels, 818.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3180. — Frais de correspondance télégraphique et téléphonique, 480 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3190. — Acquisition de véhicules automobiles, 47 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3200. — Entretien et fonctionnement des véhicules automobiles, 300 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3210. — Réparations et entretien des matériels aéronautiques et nautiques, 93.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3220. — Entretien des immeubles, 48.732.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3230. — Entretien des immeubles. — Travaux effectués pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 3240. — Travaux d'entretien des bases aériennes, 488.648.000 francs. »

Par voie d'amendement, MM. René Dubois et de Gracia proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs et le ramener, en conséquence, à 488.647.000 francs.

La parole est à M. René Dubois.

M. René Dubois. Mes chers collègues, je m'excuse presque d'aborder, à l'occasion du chapitre 3240, la question de la piste de Brétigny.

En effet, il ne s'agit pas essentiellement d'une question de crédit, puisque ceux-ci, s'élevant je crois à 500 millions, ont été votés depuis longtemps, encore que de nouveaux crédits soient sans doute nécessaires. Si la piste n'est pas continuée, nous aurons à régler des plus-values de travaux et nous serons obligés d'examiner à nouveau cette question.

Si nous sommes bien renseignés, la piste de Brétigny devrait présenter au moins, après la réalisation de la première tranche de travaux, une longueur de 2.500 mètres. Elle est loin de les compter, puisque nous sommes toujours à 1.600 ou 1.700 mètres. De plus, sa longueur est absolument insuffisante pour offrir une sécurité d'atterrissage aux avions à réaction ou à certains appareils expérimentaux. Ces temps derniers, nous avons eu le regret de voir des aviateurs anglais et américains refuser d'utiliser cette piste, qu'ils considéraient comme insuffisante au point de vue de la sécurité.

Nous savons qu'il faudra revoir tout le problème de l'infrastructure en raison de l'utilisation des appareils à réaction et des difficultés se sont déjà fait jour. Ainsi, si nous sommes bien renseignés, les revêtements élastiques se sont trouvés insuffisamment résistants devant le flux de propulsion des moteurs à réaction.

D'autre part, l'administration a envisagé l'installation de pistes en dur à l'aide de dalles en ciment, encore que sur l'épaisseur de celles-ci tout le monde ne soit pas d'accord. Il faut en effet prévoir une épaisseur suffisante pour l'atterrissage d'appareils lourds, alors que les dalles actuelles semblent susceptibles d'être très rapidement mises hors d'usage en raison de leur manque d'épaisseur.

En fait, j'attire l'attention de l'assemblée, non pas, je le répète, sur la question des crédits, mais sur des difficultés administratives ou des oppositions de services qui semblent s'être fait jour dans la construction de cette piste.

Il s'y ajoute une question d'ordre administratif, qui tient, je crois, à ce fait que, les travaux une fois décidés, une mise en adjudication a été faite. L'entreprise la mieux disante a obtenu le marché, mais entre temps des questions de technicité nouvelle étant intervenues, les services se sont trouvés assez embarrassés pour demander une amodiation au marché qui avait été signé et accepté. Je crois que cela constitue, à l'heure actuelle, l'un des embarras de l'administration qui ne sait pas très bien comment s'en sortir.

Nous demandons à M. le ministre de bien vouloir nous donner des apaisements sur cette question. Les renseignements qu'il nous donnera, je dois le dire, seront intéressants pour nous, mais seront également vivement appréciés par l'Assemblée nationale où, si certaines impossibilités matérielles ne s'étaient pas présentées, des techniciens de l'aviation auraient posé à M. Chastellain la question que je viens de poser à son successeur.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je serai très bref, puisque M. le docteur Dubois a donné tous les détails.

Les négociations et les difficultés ont conduit l'administration à faire un choix dans la nature des matériaux. La piste de Brétigny n'est pas construite pour les besoins de l'aviation civile, mais elle est construite par l'aviation militaire, c'est-à-dire par la D. T. I., par la direction technique. L'aviation civile n'intervient en la circonstance que comme exécutant.

Après beaucoup de difficultés, de négociations et d'hésitations, je puis vous dire que des accords sont intervenus. Les marchés vont être signés et les travaux seront lancés avant l'hiver.

M. René Dubois. Je remercie M. le ministre de ses explications. Nous en prenons bonne note et nous retirons notre amendement.

M. le président. L'amendement n'est pas maintenu.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3240 ?...

Je le mets aux voix.

(*Le chapitre 3240 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3250. — Travaux d'entretien des bases aériennes. — Travaux à effectuer pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations familiales, 332.020.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4010. — Allocations de logement, 4.921.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4020. — Primes d'aménagement et de déménagement, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4030. — Prestations en espèce assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale et frais médicaux et pharmaceutiques. » — (Mémoire.)

« Chap. 4040. — Œuvres sociales, 31.170.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

a) Subventions :

« Chap. 5000. — Subventions diverses, 71.395.600 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5010. — Propagande. — Récompenses, 5.399.000 francs. » — (*Adopté.*)

b) Charges économiques :

« Chap. 5020. — Subvention pour la couverture du déficit des lignes d'intérêt général exploitées par la compagnie Air France et les entreprises associées, 1.524.996.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 3), M. Méric et les membres du groupe socialiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs, et de le ramener en conséquence à 1.524.995.000 francs.

La parole est à M. Méric.

M. Méric. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le groupe socialiste m'a chargé d'attirer l'attention de l'Assemblée sur un point particulièrement douloureux pour une partie du personnel de la compagne Air France. A la suite d'une saison hivernale particulièrement difficile, en mars 1950, les administrateurs et dirigeants de cette entreprise ont pu remarquer que le déficit s'était considérablement accru comparativement à mars 1949. Cette augmentation serait due, d'après les informations recueillies auprès des dirigeants de la compagnie, à la crise économique, à l'intensification de la concurrence étrangère, à la dévaluation, à l'augmentation des salaires. A ces raisons pourraient s'en ajouter d'autres que nous réserverons pour un débat ultérieur.

En présence de ce déficit, la première mesure envisagée fut la compression des effectifs des centres de province et en particulier d'Alger, de Marignane et de Toulouse. Averti de cette mesure, nous avons eu l'honneur de faire une suggestion aux dirigeants de cette compagnie nationale.

Nous avions avancé l'idée de la création d'une commission comprenant des membres du conseil d'administration et de la direction générale d'Air France, chargée de l'étude du problème d'ensemble que pose la situation financière de la compagnie.

Bien que notre proposition eût été reprise par un membre du conseil d'administration, si elle fut retenue, elle n'eut aucun effet. Un plan fut établi par la direction générale et la première mesure appliquée nous permet d'affirmer que seul le personnel des petites catégories des centres déjà cités paye actuellement les frais de l'opération.

Cette mesure, prise à la hâte, nous paraît injustifiée et partiale pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, il eût été préférable, avant que les licenciements ne deviennent effectifs — C'est la logique qui le veut — d'approfondir les causes exactes du déficit estimé à la fin de mars 1950, d'examiner dans le détail les différents chapitres de recettes et de dépenses à la fin de cette période, d'appliquer ensuite les mesures indispensables pour compresser, dans tous les domaines, les dépenses inutiles, d'envisager et de mettre en exécution tous les moyens susceptibles de provoquer une augmentation de recettes, de réorganiser, si cela était nécessaire, les services commerciaux et, par suite, la publicité, de consigner enfin dans un rapport détaillé et chiffré le résultat de ces travaux et de se pencher ensuite impartialement sur le délicat problème des licenciements, si ces derniers s'avéraient indispensables. Pour justifier la première mesure, la compression des effectifs, les dirigeants de cette compagnie nationale avancent la nécessité d'une centralisation, l'intérêt de cette entreprise exigeant un effort de rationalisation.

Ce n'est pas la première fois, monsieur le ministre, que le problème de la centralisation est posé. Déjà en 1937 il avait été soulevé. Est-il devenu si urgent ? Si la centralisation était inéluctable, pourquoi ne l'avoir pas préparée. Car si la recherche par la compagnie Air-France d'une amélioration de gestion dans un but d'économie est louable, il n'en est pas moins vrai que, dans tout autre domaine, une société de transports aériens doit suivre le développement technique et agir pour limiter les conséquences douloureuses qu'engendre parfois le progrès.

Cette centralisation n'ayant pas été préparée, les licenciements sont entachés d'injustice et d'iniquité. Cette impréparation nous permet de relever des contrastes fâcheux. C'est ainsi que l'on

a procédé à plus de 200 embauches dans la région parisienne durant la période du 1er janvier au 30 avril 1950, qu'il a été réglé 5 millions de francs d'heures supplémentaires au centre d'Orly durant les quatre premiers mois de l'année 1950. Par contre on licencie à Marignane, à Alger, à Toulouse.

Iniquité et injustice dans les licenciements. En effet, on conserve à Orly des ouvriers et des employés qui ont seulement quelques mois ou quelques semaines de présence alors que l'on remercie dans les centres de province un personnel qui a plusieurs années de présence, pourquoi ne pas faire porter les licenciements sur le nombre d'années de présence et sur l'ensemble du personnel ?

A cette question précise, Air-France déclare qu'il est impossible d'agir ainsi car elle ne dispose d'aucun logement.

Or, mesdames, messieurs, il nous a été donné d'apprendre que cette compagnie paie des indemnités de logement et de déplacement aux ouvriers et employés des centres de province travaillant à Orly. Le montant de ces payements s'élèverait, pour l'année passée, à 90 millions.

Loin de nous la pensée de critiquer le payement de ces indemnités qui nous paraît normal, mais nous restons persuadés que, par une organisation rationnelle du travail à Orly, puisque la centralisation s'avérait indispensable, il eût été possible de trouver sur ce chapitre une somme respectable qui eût permis une politique de logement, mesure qui rendrait aujourd'hui cette compression de personnel moins injuste et moins douloureuse pour les centres de province.

En outre, les conditions de ce licenciement nous paraissent par trop rigoureuses par rapport à celui effectué à la S.N.E.C.M.A.

Quelles sont les clauses imposées à Air France ? Premièrement, un préavis de huit jours pour les horaires, deux mois pour le personnel payé mensuellement, étant entendu que ce préavis sera payé sans être fait. Deuxièmement, le solde des congés annuels dus à ce jour non encore pris. Troisièmement, une indemnité d'un quart de mois par année de présence au-dessus de deux ans et d'un demi-mois au-dessus de dix ans.

Ces indemnités sont très inférieures à celles qui ont été payées aux licenciés de la S.N.E.C.M.A. M. Maroselli, secrétaire d'Etat à l'air, a exposé à la commission du travail de l'Assemblée nationale les conditions de licenciement du personnel des usines de la S.N.E.C.M.A.

Les salariés payés au mois ont perçu une indemnité de l'ordre de 100.000 francs. Ceux qui étaient rétribués à l'heure ont touché une somme égale à un mois de travail. Sur les 3.200 personnes licenciées il ne restait plus le 10 juin que 1.136 inscrits au chômage, soit un tiers seulement, et M. Maroselli avait déclaré devant la commission du travail de l'Assemblée nationale que les pourparlers engagés pour lancer la construction de tracteurs étaient près d'aboutir. Ainsi donc, à la S.N.E.C.M.A.: indemnités de licenciements plus substantielles et mesures qui avait été ou seront appliquées pour le réemploi du personnel.

Or, mesdames et messieurs, la direction générale d'Air-France a établi un rapport sur la politique du matériel d'où il ressort qu'en 1952 le trafic de la compagnie sera le double de celui de 1949 et que la flotte actuelle devra être renforcée de 20 appareils de gros tonnage pour faire face à cette augmentation de trafic.

Pour assurer l'entretien d'une flotte aérienne aussi importante, le personnel qualifié sera nettement insuffisant et nous verrons Air-France, dans les années à venir, procéder à des embauches nouvelles.

Il est donc dangereux de se séparer aujourd'hui d'agents ayant des connaissances techniques indiscutables pour engager dans quelques mois un personnel ignorant tout des travaux propres à l'aéronautique et dont la formation sera longue et coûteuse.

Pour éviter cette incidence onéreuse, nous avions eu l'honneur de soumettre une solution. Il est possible, dans certains centres de province, de prêter du personnel qualifié à des sociétés nationales de constructions aéronautiques, sans toutefois que ces agents perdent leur attache à la compagnie Air France, la société nationale de constructions aéronautiques payant ce personnel à l'indice de son salaire et, le cas échéant, Air France supportant la différence au cas où le traitement distribué par elle soit supérieur à celui de la société nationale de constructions aéronautiques.

Cette opération eut été moins coûteuse que de procéder dans un proche avenir à la formation d'une nouvelle main-d'œuvre.

Malgré cet avantage indéniable notre proposition n'a pas été retenue, pas plus d'ailleurs celle formulée par le personnel des centres de province, dont une notamment indiquait que l'ensemble du personnel acceptait une diminution de l'horaire du travail avec toutes les incidences fâcheuses pour le salaire, à la condition toutefois qu'il ne soit procédé à aucun licenciement dans ce sens. Malgré la haute portée de solidarité de cette proposition, elle fut repoussée.

Enfin, mesdames, messieurs, si les conditions sociales et politiques sont requises dans certains pays pour permettre à des compagnies de transports aériens d'effectuer une centralisation en France, dans l'état actuel de la conjoncture, les conditions sont loin d'être favorables.

Telles sont les raisons qui nous poussent à solliciter l'intervention du Gouvernement pour qu'il soit mis un terme au licenciement tant que ne seront pas remplies les opérations que nous avons développées au début de cet exposé.

Tel est le sens que nous donnerons au vote de l'amendement que nous avons déposé à l'occasion de la discussion des chapitres 5020. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Je comprends parfaitement et je partage les préoccupations de M. Méric.

Il n'est pas tout à fait exact de dire que les licenciements ont été opérés sans préparation, car le gouvernement précédent a provoqué la réunion de plusieurs comités interministériels sur cette question et, à ces comités interministériels, le conseil d'administration d'Air France a été convoqué. C'est donc à la suite de ces négociations que le plan de licenciements a été arrêté.

Je promets à M. Méric, comme je l'ai fait dès mon arrivée, pour le personnel des entreprises travaillant à la construction et à la réparation du matériel de chemins de fer, de tenir prochainement une réunion, afin de rechercher les moyens de retarder les licenciements et de prendre les dispositions permettant de sauvegarder les intérêts des personnes qui devraient être licenciées, afin de poursuivre le plan de centralisation que les techniciens d'Air France ont établi pour assurer une gestion plus judicieuse.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement et de nous faire confiance en la matière.

M. Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Je regrette, monsieur le ministre, de ne pas pouvoir retirer mon amendement. J'ai eu plusieurs contacts avec les dirigeants d'Air France et des promesses avaient été faites. On s'était engagé à ce que le centre de Toulouse fournisse 150 personnes — main-d'œuvre qualifiée — à la Société nationale de constructions aéronautiques du sud-est, sans pour cela que ce personnel perde ses attaches à Air France. On avait même promis d'envoyer dans certains centres un technicien d'Air France pour étudier les possibilités de travail et éviter ainsi les licenciements.

Qu'est-il advenu de ces promesses ? Il n'est plus question que le centre de Toulouse fournisse le personnel promis. Bien au contraire, on licencie du personnel à la Société nationale de constructions aéronautiques et ce personnel est définitivement perdu. Pourtant, il faudra bientôt réembaucher de la main-d'œuvre qualifiée.

En ce qui concerne l'envoi sur les lieux d'un technicien d'Air France, chargé d'examiner les conditions de travail, afin d'éviter les licenciements et d'en diminuer le nombre, ce technicien, au contraire, est venu s'informer de la possibilité éventuelle d'en licencier davantage.

Dans de telles conditions, compte tenu des engagements que j'ai pris, je maintiens mon amendement, sur le vote duquel notre groupe dépose une demande de scrutin.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin par le groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. MM. les secrétaires m'informent qu'il y a lieu de procéder au pointage.

Le Conseil voudra sans doute poursuivre l'examen de son ordre du jour pendant cette opération. (*Assentiment.*)

— 9 —

TRANSPORT DES PELERINS DE L'UNION FRANÇAISE SE RENDANT A LA MECQUE

Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

M. le président. Il va donc être procédé à la discussion d'urgence, selon la procédure prévue par l'article 59 du règlement, de la proposition de loi, adoptée après déclaration d'urgence par l'Assemblée nationale, tendant à prévoir les moyens de transport suffisants et à prendre toutes dispositions utiles d'urgence pour permettre aux musulmans d'Afrique du Nord, d'Afrique occidentale française, d'Afrique équatoriale française, de Madagascar, des Comores, de la Réunion et de la

Côte française des Somalis de se rendre annuelemelnt en pèlerinage à La Mecque (n° 546, année 1950).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. Bertaud, *rapporteur de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, la proposition de loi que j'ai l'honneur de rapporter au nom de la commission des moyens de communication de votre Assemblée a pour but de faciliter les déplacements périodiques des populations musulmanes de l'Union française vers le lieu saint de l'Islam, La Mecque.

Il ne s'agit en aucune façon, dans l'esprit des auteurs de la proposition, d'engager des dépenses nouvelles, mais seulement de faciliter la mise à la disposition des pèlerins de moyens de transports suffisants pour satisfaire toutes les demandes.

L'Assemblée nationale a accepté le texte qui lui était proposé et votre commission des moyens de communication a adopté aussi, à l'unanimité de ses membres présents, les dispositions des deux articles de la proposition, sauf une légère modification due à la présence dans la nouvelle formation ministérielle du ministère de la marine marchande.

Cette addition prend sa place dans l'article 2, qui est alors ainsi libellé: « Un décret pris sur avis des ministres de l'intérieur, de la France d'outre-mer, de la marine marchande et des travaux publics, des transports et du tourisme, etc. ». Le reste sans changement.

Je me permets de croire que vous suivrez à votre tour les propositions de votre commission et que, grâce à vous, nos frères musulmans pourront rester fidèles à leurs coutumes. En leur facilitant la pratique de leurs exercices religieux, vous aurez démontré une fois de plus la compréhension et la tolérance de la République française, toujours respectueuse de toutes les croyances et du droit qu'ont tous les citoyens d'affirmer dans la liberté, comme aussi dans le calme et la dignité, leurs plus intimes convictions. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — Dans le but de permettre aux ressortissants musulmans de l'Union française de participer au pèlerinage de la Mecque, des inscriptions seront déposées aux préfectures et aux centres administratifs des départements et des territoires d'outre-mer. Les inscriptions pourront être reçues six mois avant le départ et elles seront closes un mois avant la date fixée pour le pèlerinage. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Un décret pris sur avis des ministres de l'intérieur, de la France d'outre-mer, de la marine marchande et des travaux publics, des transports et du tourisme fixera les modalités d'application de la présente loi. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 10 —

DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE D'UN AVIS SUR UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. Conformément à l'article 58 du règlement, la commission de la famille, de la population et de la santé publique demande la discussion immédiate à la prochaine séance, de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier, en ce qui concerne les stations uvales, les dispositions de l'article 2, paragraphe 4°, de l'acte dit loi n° 498 du 3 avril 1942 relative au régime des stations classées (n° 461, année 1950).

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République sera appelé à statuer à la prochaine séance.

— 11 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* La commission des finances souhaite que soit inscrite à l'ordre du jour de la séance de mardi prochain la discussion des budgets annexes de la caisse nationale d'épargne, de l'Imprimerie nationale, de l'ordre de la Libération, des monnaies et médailles, de la Légion d'honneur et des postes, télégraphes et téléphones.

Elle demande également, sous réserve de la transmission par l'Assemblée nationale, de prévoir, au cours de la même séance, la discussion immédiate du budget de la France d'outre-mer.

M. le président. L'ordre du jour de la prochaine séance publique, mardi 25 juillet, à quinze heures, pourrait donc être le suivant:

Nomination, par suite de vacances, de membres de commissions générales.

Nomination d'un membre titulaire et d'un membre suppléant de la commission consultative de prothèse et d'orthopédie.

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à faire procéder à une étude complète de la situation démographique de la métropole, de l'Algérie, des départements et territoires d'outre-mer (n°s 401 et 500, année 1950, M. Pierre Vitter, rapporteur).

Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale modifiant l'ordonnance du 24 septembre 1945, relative à l'exercice et à l'organisation des professions de médecin, chirurgien dentiste et de sage-femme (n°s 307 et 508, année 1950, M. Plait, rapporteur).

Décision sur la demande de discussion immédiate de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier, en ce qui concerne les stations uvales, les dispositions de l'article 2, paragraphe 4° de l'acte dit loi n° 498 du 3 avril 1942 relative au régime des stations classées (n°s 461 et 528, année 1950, M. Bernard Lafay, rapporteur).

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (caisse nationale d'épargne, Imprimerie nationale, ordre de la Libération, monnaies et médailles, Légion d'honneur, postes, télégraphes et téléphones). I. — Article de loi. II. — Caisse nationale d'épargne: M. Sclaffer, rapporteur. III. — Imprimerie nationale, M. Litaise, rapporteur. IV. — Légion d'honneur, ordre de la Libération, M. Litaise, rapporteur. V. — Monnaies et médailles, M. Litaise, rapporteur. VI. — Postes, télégraphes et téléphones, M. Sclafer, rapporteur (n°s 525, 529, 530, 531, 532 et 533, année 1950).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Je propose au Conseil de suspendre la séance en attendant le résultat du pointage.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures vingt minutes, est reprise à vingt heures quarante-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 12 —

DEVELOPPEMENT DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1950

Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (travaux publics, transports et tourisme: II. — Aviation civile et commerciale).

Nous étions arrivés au chapitre 5.020 de l'état annexé à l'article unique.

Notre collègue M. Méric avait déposé un amendement demandant que le crédit de ce chapitre fut réduit de 1.000 francs et de le ramener ainsi au chiffre de 1.524.995.000 francs.

Voici le résultat, après pointage, du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	282
Majorité absolue	142
Pour l'adoption	137
Contre	145

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

En conséquence, le chapitre 5.020 est adopté au chiffre de 1.524.996.000 francs.

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 6000. — Frais de justice et réparations civiles, 10 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6010. — Informations générales en France et à l'étranger, 5.350.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6020. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 6030. — Dépenses des exercices périmés. » — (Mémoire.)

« Chap. 6040. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

Je vais mettre aux voix l'ensemble de l'article unique et de l'état annexé au chiffre de 9.756.942.000 francs résultant des votes émis par le Conseil de la République.

La parole est à M. Chaintron pour explication de vote.

M. Chaintron. Je voudrais rapidement expliquer les raisons pour lesquelles nous voterons contre l'ensemble de ce budget. Je les ai déjà exposées de façon très brève. Mes observations, fondées sur celles des travailleurs de l'aviation, sont tellement justifiées que quelques-unes des plus pertinentes et n'engageant pas le fond de la politique gouvernementale, ont été approuvées par le Gouvernement.

Cependant, si l'exposé d'ensemble de notre opposition n'a pas été assez convaincant pour l'ensemble du Conseil de la République, du moins, il suffira à l'ensemble des travailleurs intéressés et au peuple français, pour comprendre et approuver notre attitude.

Nous sommes opposés à la politique du Gouvernement dans le domaine du budget de l'aviation civile, comme dans les autres, pour les raisons que j'ai dites. Je voudrais en ajouter une dernière. Par exemple, en ce qui concerne les réductions inscrites au chapitre 1010, relativement au nombre des agents des services extérieurs détachés de l'administration.

Nous nous opposons à cette politique, car il est indispensable que se trouvent dans ces services centraux des techniciens particuliers, ayant la pratique industrielle. Les administrateurs civils formés par l'école nationale d'administration, quelle que soient leur bonne volonté, ne peuvent seuls répondre aux nécessités du secrétariat requérant des connaissances techniques qu'ils n'ont pas et qu'ils ne peuvent avoir.

De la même façon, nous sommes opposés, par exemple, aux mesures tendant à réduire les attributions du personnel spécialisé contractuel à l'administration centrale, parce que, dans l'état actuel de réorganisation de l'infrastructure, pour augmenter précisément la sécurité dont nous avons tant besoin pour notre navigation aérienne, il y a un surcroît de travail pour lequel ces agents contractuels sont nécessaires et doivent être maintenus.

D'un point de vue plus général, j'ai lu avec attention le rapport présenté par M. Fouques-Duparc. Sous le titre II, aviation légère et sportive, le rapporteur se déclare partisan du ministère de l'air intégral. Il dit en substance: « Nos usines d'aviation construisent un type d'appareil dont certains exemplaires sont destinés à la marine, d'autres à Air-France, d'autres aux transporteurs privés et chaque partie prenante fait ses modifications.

« Nous préférerions voir un type d'appareil étudié dans sa version civile et sa version militaire sous une direction unique, comme aux Etats-Unis ».

Ainsi dit le rapporteur pour avis.

Il me semble que le rapporteur est tellement soucieux de faire les choses comme aux Etats-Unis qu'il arrive à enfoncer des portes ouvertes, car ce qu'il nous propose de copier sur les Etats-Unis existe actuellement en France.

Il y a bien, je crois, une direction unique pour l'étude et la fabrication de nos appareils de différents usages. Elle s'appelle « Direction technique industrielle » et elle est rattachée au ministère de l'air. Il n'y a rien à modifier si ce n'est qu'à perfectionner cette organisation et peut-être dans la perspective de faire un grand ministère de l'aviation civile.

Quant à la question des terrains et de l'infrastructure radio, il ne nous apparaît pas que la proposition du rapporteur de confondre les chaînes militaires et les chaînes civiles ou de supprimer l'une pour renforcer l'autre, soit raisonnable. Les deux infrastructures civile et militaire ont à répondre à des nécessités complètement différentes et ne peuvent se confondre. L'une, est adaptée aux lignes régulières, l'autre à la défense du territoire, mais nous craignons de lire entre les lignes que l'intention du rapporteur serait de proposer que notre aviation soit subordonnée à l'aviation militaire. Nous ne jugeons pas sur les intentions, mais nous voulons dire très nettement que nous y sommes absolument opposés.

Enfin, en ce qui concerne les enquêteurs sur les catastrophes aériennes, je ne veux pas me livrer à des dissertations inutiles et regrettables qui ne serviraient à rien. Je veux simplement rappeler que nous réclamons avec force très instamment que les conclusions des enquêtes soient en fait publiées officiellement et que le personnel soit associé à ces enquêtes, que tout ne se passe pas en catimini sous le prétexte que la responsabilité du Gouvernement serait plus ou moins en cause, que la lumière soit faite, enfin que les mesures soient prises pour arrêter la série noire et pour développer notre aviation civile.

Nous nous prononçons contre ce budget car il ne répond ni dans son volume, ni dans son orientation à la nécessité de développement de notre aviation civile, développement que nous désirons et de notre position qu'une politique nouvelle réalisera selon la volonté du peuple. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 13 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Rogier un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à refuser l'homologation de la décision n° 48-36 votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session extraordinaire de juin-juillet 1948, autorisant la revision des baux à ferme en Algérie (n° 460, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 527 et distribué.

J'ai reçu de M. Bernard Lafay un rapport fait au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier, en ce qui concerne les stations uvales, les dispositions de l'article 2, paragraphe 4° de l'acte dit « loi n° 498 du 3 avril 1942 relative au régime des stations classées » (n° 461, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 528 et distribué.

J'ai reçu de M. Sclafer un rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (caisse nationale d'épargne, Imprimerie nationale, ordre de la libération, monnaies et médailles, Légion d'honneur, P. T. T.):

I. — Article de loi;

II. — Caisse nationale d'épargne.

Le rapport sera imprimé sous le n° 529 et distribué.

J'ai reçu de M. Litaise un rapport fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (caisse nationale d'épargne, Imprimerie nationale, ordre de la libération, monnaies et médailles, Légion d'honneur, P. T. T.):

III. — Imprimerie nationale.

Le rapport sera imprimé sous le n° 530 et distribué.

J'ai reçu de M. Litaise un rapport fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (caisse nationale d'épargne, Imprimerie nationale, ordre de la libération, monnaies et médailles, Légion d'honneur, P. T. T.):

IV. — Légion d'honneur, ordre de la libération.

Le rapport sera imprimé sous le n° 531 et distribué.

J'ai reçu de M. Litaise un rapport fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (caisse nationale d'épargne, Imprimerie nationale, ordre de la Libération, Monnaies et médailles, Légion d'honneur, P. T. T.). (V. — Monnaies et médailles).

Le rapport sera imprimé sous le n° 532 et distribué.

J'ai reçu de M. Sclafer un rapport fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (caisse nationale d'épargne, Imprimerie nationale, ordre de la Libération, Monnaies et médailles, Légion d'honneur, P. T. T.) (VI. — P. T. T.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 533 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Maroger un rapport fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord de payements et de compensations entre les pays européens pour 1949-1950 et la convention du prêt entre le Royaume de Belgique et la République française, signés à Paris le 7 septembre 1949 (n° 421, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 534 et distribué.

J'ai reçu de M. Verdeille un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant relèvement des pensions de sapeurs-pompiers (n° 352, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 535 et distribué.

Je rappelle que la prochaine séance publique aura lieu mardi 25 juillet, à quinze heures, avec l'ordre du jour qui a été précédemment adopté.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures cinquante minutes.*)

Le Directeur de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du mardi* 18 *juillet* 1950.

(*Journal officiel* du 19 juillet 1950.)

Page 1998, 2e colonne, 30e ligne:

Au lieu de « ...Pour l'enseignement agricole de toute notre jeunesse de France: 2.7000 millions; subvention pour l'alimentation du bétail: 3.800 millions. »,

Lire: « ...Pour l'enseignement agricole de toute notre jeunesse de France: 27 millions; subvention pour l'alimentation du bétail: 3.800 millions. »

Erratum

à la suite du compte rendu in extenso *de la séance du* 18 *juillet* 1950.

(*Journal officiel*, débats Conseil de la République du 19 juillet 1950.)

Page 2003, 1re colonne, Justice, 15e ligne de la question n° 1985 de M. Joseph Lecacheux:

Au lieu de: « ...; et demande à une partie la lecture... »,

Lire: « ...; et demande si le président de cette commission a le droit de refuser à une partie la lecture... ».

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 21 JUILLET 1950

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçu:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« *Art. 83. — Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

AGRICULTURE

1997 — 21 juillet 1950. — **M. Joseph Le Digabel** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'aux termes de l'article 6 de la loi du 15 août 1936, les négociants en grains agréés sont habilités à acheter, stocker et livrer le blé aux mêmes conditions et prix que les coopératives et qu'ils sont, d'autre part, tenus d'acheter la totalité de la récolte d'un même producteur; que les intéressés ne bénéficient pas, néanmoins, des possibilités d'aval par l'office national des céréales et d'escompte par les caisses de crédit agricole mutuel ouvertes actuellement aux seules coopératives par suite d'une interprétation critiquable des dispositions légales; que cette mesure discriminatoire entraîne des conséquences très sérieuses pour les intéressés relativement au financement du stockage des marchandises qu'ils détiennent et qu'elle est susceptible de créer à la plupart d'entre eux des difficultés insurmontables à l'occasion de la prochaine campagne; que les négociants en cause rendent cependant à l'office des services au moins égaux à ceux des coopératives, notamment en matière de conservation des grains; et lui demande quelles sont les mesures qu'il envisage pour remédier à une situation aussi peu équitable en faisant bénéficier le plus rapidement possible les négociants en grains agréés, au même titre que les coopératives, des facilités de trésorerie visées à l'article 23 de la loi du 15 août 1936.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

1998 — 21 juillet 1950. — **Mme Marie-Hélène Cardot** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** qu'un propriétaire d'une voiture automobile fut réquisitionné en mai 1940 par le maire d'une commune, alors évacuée d'office sur ordre de l'autorité militaire; que ce propriétaire fut tué lors d'un bombardement aérien, lorsqu'il effectuait l'ordre pour lequel il était réquisitionné avec sa voiture; qu'étant de nationalité belge ainsi que sa veuve, cette dernière, mère de 5 jeunes enfants, n'a pas le droit au bénéfice de la loi du 20 mai 1946 (pension victime civile) et l'Etat belge refuse de la prendre en charge; et demande quelle réparation pourra être accordée à la famille de cette victime de guerre, dont le chef fut tué, en temps de guerre, alors qu'il était en service commandé pour le pays.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

1999 — 21 juillet 1950. — **M. Marcel Boulangé** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certains bouilleurs de cru, ayant distillé le contingent autorisé depuis de nombreuses années, ont demandé à distiller à domicile, lorsque le régime a changé; que, pour obtenir cette autorisation, il leur a été nécessaire de faire la déclaration du stock d'eau-de-vie qui se trouvait chez eux; que, parmi eux, certains boivent très peu d'alcool et cette déclaration a entraîné, pour eux, le payement des impôts correspondant; qu'il semble injuste de pénaliser ainsi des personnes qui ont toujours satisfait aux obligations légales et qui, du fait qu'elles n'ont pas bu leur alcool, se voient obligées de payer des droits rétroactifs; et demande quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à cette situation.

JUSTICE

2000 — 21 juillet 1950. — **M. Gaston Chazette** demande à **M. le ministre de la justice** si les dispositions législatives ou autres interdisent à un juge suppléant d'être nommé dans le ressort d'une cour d'appel, parce que son épouse exerce les fonctions d'avocat près le siège de cette cour.

2001. — 21 juillet 1950. — **M. Francis Dassaud** expose à **M. le ministre de la justice** qu'il a été porté à sa connaissance qu'aux termes d'un règlement intérieur, établi le 27 janvier 1942 par l'ordre des avocats près l'une des cours d'appel, en exécution de l'article 46 de la loi du 26 juin 1941, il est prévu à l'article 20 dudit règlement que « l'ordre, précédé de son massier, assiste en corps et en robe à la messe qu'il fait célébrer au début de l'année judiciaire, ainsi qu'à la messe patronale de saint Yves, en l'église du Marthuret ou dans la chapelle du Palais quand la chose est possible »; et lui demande si un avocat peut se rendre passible d'une peine disciplinaire en refusant de participer à semblable cérémonie au seul motif qu'il entend rester seul juge de son comportement religieux; et si, d'une façon générale, une telle disposition n'est pas en contradiction formelle avec la simple règle de la liberté de conscience.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

2002. — 21 juillet 1950. — **Mme Marie-Hélène Cardot** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que certaines veuves de guerre n'ont pu continuer elles-mêmes l'exploitation agricole de la communauté d'entre elle et leur défunt mari « mort pour la France »; qu'elles ont alors affermé ladite exploitation pour une durée permettant à leurs enfants de reprendre l'exploitation à leur majorité et qu'en conséquence, elles se trouvent privées du bénéfice des indemnités attribuées pour pertes de cheptel et de matériel, faute de pouvoir remployer; et demande quelles mesures il compte prendre pour pallier cette injustice.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

DEFENSE NATIONALE

1861. — **Mlle Mireille Dumont** expose à **M le ministre de la défense nationale** que, s'étant rendue le jeudi 10 mai 1950, à seize heures, au tribunal militaire, fort Saint-Nicolas, à Marseille, elle a été brutalement expulsée par un officier, malgré qu'elle ait fait connaître son titre de parlementaire; et demande quelles mesures il compte prendre pour faire respecter les droits des parlementaires par les officiers sous son commandement. (*Question du* 13 *juin* 1950.)

Réponse. — Les parlementaires ne peuvent pas plus que les autres citoyens pénétrer dans des locaux militaires sans autorisation délivrée par l'autorité dont dépend l'établissement en cause, ou sans ordre de mission délivré par le ministre de la défense nationale ou des secrétaires d'Etat aux forces armées. D'après l'enquête à laquelle

a fait procéder le ministre de la défense nationale, au sujet de l'incident qui a motivé la question écrite, aucune brutalité n'a été causée à l'encontre de l'honorable parlementaire ou des personnes qui l'accompagnaient. Celles-ci ont été invitées à quitter l'escalier du tribunal militaire où elles s'étaient installées sans autorisation et avisées que si elles ne donnaient pas suite à cette invitation, il serait fait appel à la garde. Cet avis a suffi à assurer l'évacuation des lieux.

INDUSTRIE ET COMMERCE

1903. — **M. le ministre de l'industrie et du commerce** fait connaître à **M. le président du Conseil de la République** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite, posée le 20 juin 1950 par **M. Luc Durand-Reville.**

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

1900. — **M. Georges Pernot** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** quelle est exactement la situation des gérants minoritaires des sociétés à responsabilité limitée au regard de la législation sociale, spécialement en ce qui concerne les assurances sociales et les allocations familiales. *(Question du 16 juin 1950.)*

Réponse. — Comme l'a précisé la circulaire n° 300-SS du 18 octobre 1948, la situation des gérants minoritaires des sociétés à responsabilité limitée doit être examinée de la façon suivante, en vue de l'application des législations de sécurité sociale — sous réserve de l'appréciation des tribunaux —: 1° s'il y a un seul gérant, pris parmi les associés, celui-ci est considéré comme salarié et relève comme tel de la sécurité sociale, s'il possède 50 p. 100 ou moins des parts sociales; 2° lorsqu'il y a plusieurs gérants pris parmi les associés, il convient de considérer la situation de l'ensemble des gérants. Si ces derniers détiennent à eux tous plus de la moitié des parts sociales, ils sont considérés comme employeurs; dans le cas contraire, ils sont assimilés aux travailleurs salariés et soumis au régime de sécurité sociale applicable aux salariés. Cette discrimination constitue une règle pratique pour déterminer, dans la généralité des cas, les gérants qui se trouvent dans un état de dépendance ou de subordination économique par rapport à la société qu'ils gèrent. Mais, cette interprétation ne doit pas être regardée comme impérative et il convient d'examiner, dans chaque cas, s'il existe des circonstances de fait qui excluent pour les gérants minoritaires ce rapport de dépendance ou de subordination. Un gérant minoritaire, par exemple, ne peut pas être assimilé à un salarié si l'ensemble des parts sociales ou la majorité de ces parts appartiennent à des membres de sa famille. D'autres éléments peuvent également intervenir tenant à la nature réelle des fonctions exercées par le gérant ou aux intérêts pécuniaires qu'il peut avoir dans la société. Tel est bien le sens des décisions prises, en la matière, par la cour de cassation. Cette interprétation est valable pour l'ensemble des législations de sécurité sociale (assurances sociales, allocations familiales et accidents du travail), tant en ce qui concerne le régime des cotisations que la détermination du droit aux prestations, notamment aux prestations familiales et à l'allocation aux vieux travailleurs salariés.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du vendredi 21 juillet 1950.

SCRUTIN (N° 179)

Sur l'amendement de M. Pellenc tendant à réduire de 10.000 francs le crédit figurant au chapitre 5150 du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses des services civils (travaux publics, transports et tourisme).

Nombre des votants..... **249**
Majorité absolue..... **125**

Pour l'adoption **196**
Contre **53**

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour:

MM.
Alric.
Armengaud.
Assaillit.
Aubé (Robert).
Auberger.
Aubert.
Bardonnèche (de).
Barré (Henri), Seine.
Bataille.
Beauvais.
Benchiha (Abdelkader).
Bène (Jean).
Bernard (Georges).
Bertaud.
Berthoin (Jean).
Boisrond.
Bolifraud.
Bordeneuve.
Boulangé.
Bouquerel.
Bourgeois.
Bousch.
Bozzi.
Brelon.
Brettes.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brunet (Louis).
Canivez.
Carcassonne.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Cassagne.
Cayrou (Frédéric).
Chalamon.
Chapalain.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chatenay.
Chazette.
Chevalier (Robert).
Chochoy.
Claparède.
Clavier.
Colonna.
Corniglion-Molinier (Général).
Cornu.
Coumaud.
Coupigny.
Courrière.
Cozzano.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Debu-Bridel (Jacques).
Mme Delable.
Delalande.
Delthil.
Denvers.
Depreux (René).
Descomps (Paul-Emile).
Mme Devaud.
Dia (Mamadou).
Diethelm (André).
Diop (Cusmane Socé).
Djamah (Ali).
Doucouré (Amadou).
Dousset (Jean).
Driant.
Dronne.
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Durand-Reville.
Durieux.
Mme Eboué.
Estève.
Ferracci.
Ferrant.
Fleury.
Fouques-Duparc.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Fourrier (Gaston), Niger.
Jacques Gadoin.
Gasser.
Gaulle (Pierre de).
Gaultier (Julien).
Geoffroy (Jean).
Giacomoni.
Gondjout.
Gracia (Lucien de).
Grassard.
Grégory.
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Gustave.
Haurion.
Hebert.
Hélène.
Hoeffel.
Houcke.
Jacques-Destrée.
Jézéquel.
Kalb.
Lafay (Bernard).
Laffargue (Georges).
Laforgue (Louis).
Lazarrosse.
La Gontrie (de).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Lassagne.
Lassalle-Séré.
Le Basser.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Le Guyon (Robert).
Léonetti.
Emilien-Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Litaise.
Loison.
Longchambon.
Madelin (Michel).
Malecot.
Manent.
Marchant.
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
Jacques Masteau.
Mathieu.
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
M'Bodje (Mamadou).
Meric.
Minvielle.
Montalembert (de).
Moutet (Marius).
Muscatelli.
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Okala (Charles).
Olivier (Jules).
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Pagel (Alfred).
Pajot (Hubert).
Pascaud.
Patient.
Pauly.
Pellenc.
Péridier.
Pernot (Georges).
Pic.
Pinvidic.
Marcel Plaisant.
Pontbriand (de).
Pouget (Jules).
Pujol.
Rabouin.
Radius.
Restat.
Reveillaud.
Rochereau.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Rucart (Marc).
Saller.
Sarrien.
Satineau.
Sclafer.
Séné.
Siaut.
Sisbane (Chérif).
Soldani.
Southon.
Symphor.
Taillades (Edgard).
Tamzali (Abdennour).
Teisseire.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline), Seine-et-Oise.
Torrès (Henry).
Tucci.
Valle (Jules).
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle (Jane).
Villoutreys (de).
Viller (Pierre).
Vourch.
Westphal.
Zussy.

Ont voté contre:

MM.
Berlioz.
Blaka Boda.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Brune (Charles).
Calonne (Nestor).
Chaintron.
Champeix.
Claireaux.
Clerc.
Mme Crémieux.
David (Léon).
Demusois.
Mlle Dumont (Mireille) Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Dutoit.
Félice (de).
Fléchet.
Franceschi.
Gaiuing.
Giauque.
Gilbert Jules.
Mme Girault.
Grumal (Marcel).
Haidara (Mahamane).
Hamon (Léo).
Jaouen (Yves).
Laurent-Thouverey.
Lemaître (Claude).
Marrane.
Martel (Henri).
Menu.
Mostefaï (El-Hadi).
Noyat.
Paumelle.
Petit (Général).
Ernest Pezet.
Pinton.
Poisson.
Primet.
Razac.
Mme Roche (Marie).
Ruin (François).
Saiah (Menouar).
Saint-Cyr.
Sid-Cara (Chérif).
Souquière.
Varlot.
Vauthier.
Voyant.
Wolker (Maurice).
Wehrung.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Abel-Durand.
André (Louis).
Avinin.
Ba (Oumar).
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Biatarana.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Brizard.
Brousse (Martial).
Capelle.
Chambriard.
Cordier (Henri).
Delfortrie.
Delorme (Claudius).
Dubois (René).
Duchet (Roger).
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Franck-Chante.
Gaspard.
Gouyon (Jean de).
Gravier (Robert).
Grenier (Jean-Marie).
Ignacio-Pinto (Louis).
Jozeau-Marigné.
Kalenzaga.
Labrousse (François).
Lachomette (de).
Lelant.
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Liotard.
Lodéon.
Maire (Georges).
Malonga (Jean).
Marcilhacy.
Maroger (Jean).
Maupeou (de).
Molle (Marcel).
Monichon.
Montullé (Laillet de).
Morel (Charles).
Patenôtre (François), Aube.
Peschaud.
Piales.
Plait.
Raincourt (de).
Randria.
Renaud (Joseph).
Reynouard.
Robert (Paul).

Rogier.
Romani.
Rupied.
Schleiter (François).
Schwartz.
Serrure.
Sigué (Nouhoum).
Tellier (Gabriel).
Totolehibe.
Yver (Michel).
Zafimahova.

Excusés ou absents par congé:

MM.
Bechir Sow.
Fraissinette (de).
Lafleur (Henri).
Mendille (de).
Paquirissamypoullé.

N'ont pas pris part au vote:

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. René Coty, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 262
Majorité absolue..... 132

Pour l'adoption..... 205
Contre 57

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 180)

Sur l'amendement de M. Méric au chapitre 7020 du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses des services civils (aviation civile et commerciale). **(Résultat du pointage.)**

Nombre des votants..... **282**
Majorité absolue..... **142**

Pour l'adoption..... **137**
Contre **145**

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Assailit.
Auberger.
Aubert.
Bardonnèche (de).
Barré (Henri), Seine.
Bataille.
Beauvais.
Bène (Jean).
Berlioz.
Bertaud.
Biaka Boda.
Boifraud.
Boulangé.
Bouquerel.
Bourgeois.
Bousch.
Bozzi.
Brettes.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Calonne (Nestor).
Canivez.
Carcassonne.
Chaintron.
Chapalain.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chatenay.
Chazette.
Chevalier (Robert).
Chochoy.
Corniglion-Molinier, (Général).
Couinaud.
Coupigny.
Courrière.
Cozzano.
Darmanthé.
Dassaud.
David (Léon).
Debû-Bridel (Jacques).
Demusois.
Denvers.
Descomps (Paul-Emile).
Diethelm (André).
Diop (Ousmane-Socé).
Doucouré (Amadou).
Doussot (Jean).
Driant.
Dronne.
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Durieux.
Dutoit.
Mme Eboué.
Esteve.
Ferracci.
Ferrant.
Fleury.
Fouques-Duparc.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Fourrier (Gaston), Niger.
Franceschi.
Gaulle (Pierre de).
Geoffroy (Jean).
Mme Girault.
Gracia (Lucien de).
Grégory.
Gustave.
Haïdara (Mahamane).
Hauriou.
Hebert.
Hoeffel.
Houcke.
Jacques-Destrée.
Kalb.
Lafforgue (Louis).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Lasalarie.
Lassagne.
Le Basser.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Léonetti.
Emilien Lieutaud.
Lionel-Péleriu.
Loison.
Madelin (Michel).
Malécot.
Marchant.
Marrane.
Martel (Henri).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Méric.
Minvielle.
Montalembert (de).
Mostefai (El-Hadi).
Moulet (Marius).
Muscatelli.
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Okala (Charles).
Olivier (Jules).
Paget (Alfred).
Patient.
Pauly.
Péridier.
Petit (Général).
Pic.
Pinvidic.
Pontbriand (de).
Primet.
Pujol.
Rabouin.
Radius.
Mme Roche (Marie).
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Siaut.
Soldani.
Souquière.
Soutron.
Symphor.
Taillades (Edgard).
Teisseire.
Tharradin.
Torrès (Henry).
Venrullen.
Verdeille.
Vitter (Pierre).
Vourc'h.
Westphal.
Zussy.

Ont voté contre:

MM.
Abel-Durand.
Andre (Louis).
Armengaud.
Aubé (Robert).
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Benchiha (Abdelkader).
Bernard (Georges).
Bertholn (Jean).
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Breton.
Brizard.
Brunet (Louis).
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Cassagne.
Cayrou (Frédéric).
Chalamon.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Cordier (Henri).
Cornu.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Mme Delabie.
Delforirie.
Delthil.
Dia (Mamadou).
Djamah (Ali).
Dubois (René-Emile).
Duchet (Roger).
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Durand-Reville.
Félice (de).
Fléchet.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Giacomoni.
Glauque.
Gilbert Jules.
Gondjout.
Gouyon (Jean de).
Grassard.
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Hamon (Léo).
Héline.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jaouen (Yves).
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalenzaga.
Labrousse (François).
Lafay (Bernard).
Laffargue (Georges).
Lagatrosse.
La Gontrie (de).
Landry.
Lassalle-Séré.
Laurent-Thouverey.
Le Guyon (Robert).
Letant.
Le Léannec.
Lemaître (Claude).
Liotard.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Maire (Georges).
Manent.
Marcilhacy.
Maroger (Jean).
Jacques Masteau.
Maupeou (de).
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
Menu.
Montullé (Laillet de).
Novat.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Pascaud.
Palenôtre (François), Aube.
Paumelle.
Pellenc.
Ernest Pezet.
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Poisson.
Pouget (Jules).
Raincourt (de).
Randria.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Robert (Paul).
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Saïah (Menouar).
Saint-Cyr.
Saller.
Sarrien.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Sid-Cara (Chérif).
Sigué (Nouhoum).
Sisbane (Chérif).
Tamzali (Abdennour).
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline), Seine-et-Oise.
Totolehibe.
Tucci.
Valle (Jules).
Variot.
Vauthier.
Mme Viale (Jane).
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Yver (Michel).
Zafimahova.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Alric.
Ba (Oumar).
Biatarana.
Boisrond.
Brousse (Martial).
Brune (Charles).
Capelle.
Chambriard.
Champeix.
Delalande.
Delorme (Claudius).
Depreux (René).
Mme Devaud.
Gravier (Robert).
Gros (Louis).
Lachomette (de).
Lemaire (Marcel).
Malonga (Jean).
Mathieu.
Molle (Marcel).
Monichon.
Morel (Charles).
Pajot (Hubert).
Pernot (Georges).
Peschaud.
Piales.
Renaud (Joseph).
Rochereau.
Tellier (Gabriel).
Ternynck.
Villoutreys (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Bechir Sow.
Fraissinette (de).
Lafleur (Henri).
Mendille (de).
Paquirissamypoullé.

N'ont pas pris part au vote:

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. René Coty, qui présidait la séance.

Rectification

au compte rendu in extenso *de la séance du jeudi 20 juillet* 1950.
(*Journal officiel* du 21 juillet 1950.)

Dans le scrutin (n° 178) (après pointage) sur les amendements de M. Lamarque et de M. Dutoit à la proposition de résolution présentée par la commission des moyens de communication en conclusion du débat sur les « petits cheminots »:

M. Armengaud, porté comme ayant voté « pour », déclare « n'avoir pas voulu prendre part au vote ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.